

# 東京圏の駅乗降人員の変化とその要因

—大規模施設の立地動向と鉄道に及ぼす影響—

(一財) 運輸総合研究所

主席研究員

伊東 誠

# 今日のテーマ

## 大規模施設

+

## 鉄道

### 大規模商業施設



### 大規模住宅団地



### 大学キャンパス



# 本日お話しすること

## I はじめに

2012年～ 調査研究

「今後の東京圏を支える鉄道のあり方」の概要

## II 地域活性化と鉄道利用促進（郊外部）の概要

「鉄道のあり方」調査研究の一部

## III 大規模施設の立地動向と鉄道に及ぼす影響

- 1 大規模団地
- 2 大規模商業施設
- 3 大学

# I はじめに

2012年～

＜調査研究＞

今後の東京圏を支える鉄道のあり方  
に関する調査研究

## 1 調査研究の目的

- (1) 概ね30年後を見据えた東京圏の将来像  
(人口、鉄道需要)を描く。
- (2) 東京圏の都市鉄道の課題の抽出・整理と  
課題解決に向けた方策を検討する。
- (3) アジアの大都市における鉄道整備運営方策と  
日本の鉄道事業者の貢献のあり方を検討する。

## 2 体制

〔平成30年3月時点〕

〈敬称略・順不同〉

### 【研究会】

委員長	森地	茂	政策研究大学院大学政策研究センター所長
委員	和泉	洋人	内閣総理大臣補佐官 政策研究大学院大学客員教授
//	内藤	廣	建築家・東京大学名誉教授
//	矢島	隆	日本大学客員教授 (公財) 区画整理促進機構理事長
//	山内	弘隆	(一財) 運輸総合研究所所長 一橋大学大学院教授
//	石川	明彦	東日本旅客鉄道(株)常務取締役総合企画本部長
//	城石	文明	東京急行電鉄(株)取締役執行役員鉄道事業本部長
//	野焼	計史	東京地下鉄(株)常務取締役鉄道本部長
//	飯田	則昭	西武鉄道(株)取締役常務執行役員鉄道本部長
//	五十嵐	秀	小田急電鉄(株)取締役執行役員 交通サービス事業本部長
//	都筑	豊	東武鉄道(株)常務取締役鉄道事業本部長
//	春成	誠	(一財) 運輸総合研究所理事長
//	伊東	誠	(一財) 運輸総合研究所主席研究員
オブザーバー	山上	範芳	国土交通省鉄道局 次長
//	加藤	浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
//	小泉	幸弘	(独)国際協力機構資金協力事業部参事官
//	花岡	伸也	東京工業大学環境・社会理工学院准教授

# ワーキング

〔平成30年3月時点〕 <敬称略・順不同>

委員長	政策研究大学院大学	森地 茂	
委員	東日本旅客鉄道	小関 芳雄	吉田 忠司
//	東京急行電鉄	小里 好臣	関 聡史
//	東京地下鉄	小坂 彰洋	末富裕二
//		小泉 博	是澤 正人
//	西武ホールディングス	高村嘉一郎	
//	西武鉄道	長田裕太郎	西村 貴志
//	小田急電鉄	政光 賢士	上田 敬生
//	東武鉄道	渡邊 武彦	小瀧 正和
//	運輸総合研究所	春成 誠	伊東 誠
オブザーバ	国土交通省鉄道局	岡野まさ子	稲田 亮

事務局 運輸総合研究所

吉見 昌宏 大中 英次 小俣 貴洋 橘高 和生 城石 尚明 菅生 康史  
廣田 欣史 町山 友和 室井 寿明 渡部 洋平、吉澤 智幸

研究協力 社会システム

坂下 文規 土屋 貴佳 池田 直紀 金井義和 金沢 友香里野田 律子 吉田 朋代

### 3 調査研究の全体構成と本日の報告

今後の東京圏を支える鉄道のあり方  
に関する調査研究

#### 4テーマ

過去4回のシンポジウムで報告

- ① 30年後東京圏の将来像と鉄道の課題
- ② 鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策（都心部）
- ③ 地域活性化と鉄道利用促進（郊外部）
  - 駅別乗降人員の変動傾向の分析
  - 乗降人員と駅勢人口の変動傾向の関連性分析
  - 大規模施設の立地動向と鉄道に及ぼす影響
- ④ 鉄道企業の海外展開のあり方  
（アジアの大都市の鉄道事業）

## Ⅱ 地域活性化と鉄道利用促進（郊外部）の概要

### 1 調査研究の目的

郊外部における鉄道事業と地域の活性化と持続可能性を確保するための「鉄道とまちづくりの連携のあり方」の検討



## 2 調査研究の枠組み（単純なモデル）



マクロな社会  
経済の変化  
(東京圏の転  
入出、地価  
等)

地域へ**良い**影響

### 駅・路線

他駅・路線に対し優  
位性が**向上**

- ◆ 鉄道サービス向上  
速度向上、頻度増
- ◆ 駅アクセスの改善

乗降人員の**増加**

### 駅勢圏域

他地域に対し立地  
優位性が**向上**

- ◆ 人口**増加**
- ◆ 若年層の**流入**
- ◆ 諸機能の**立地**  
大規模店舗/事業  
所/大学他

鉄道需要の**増加**

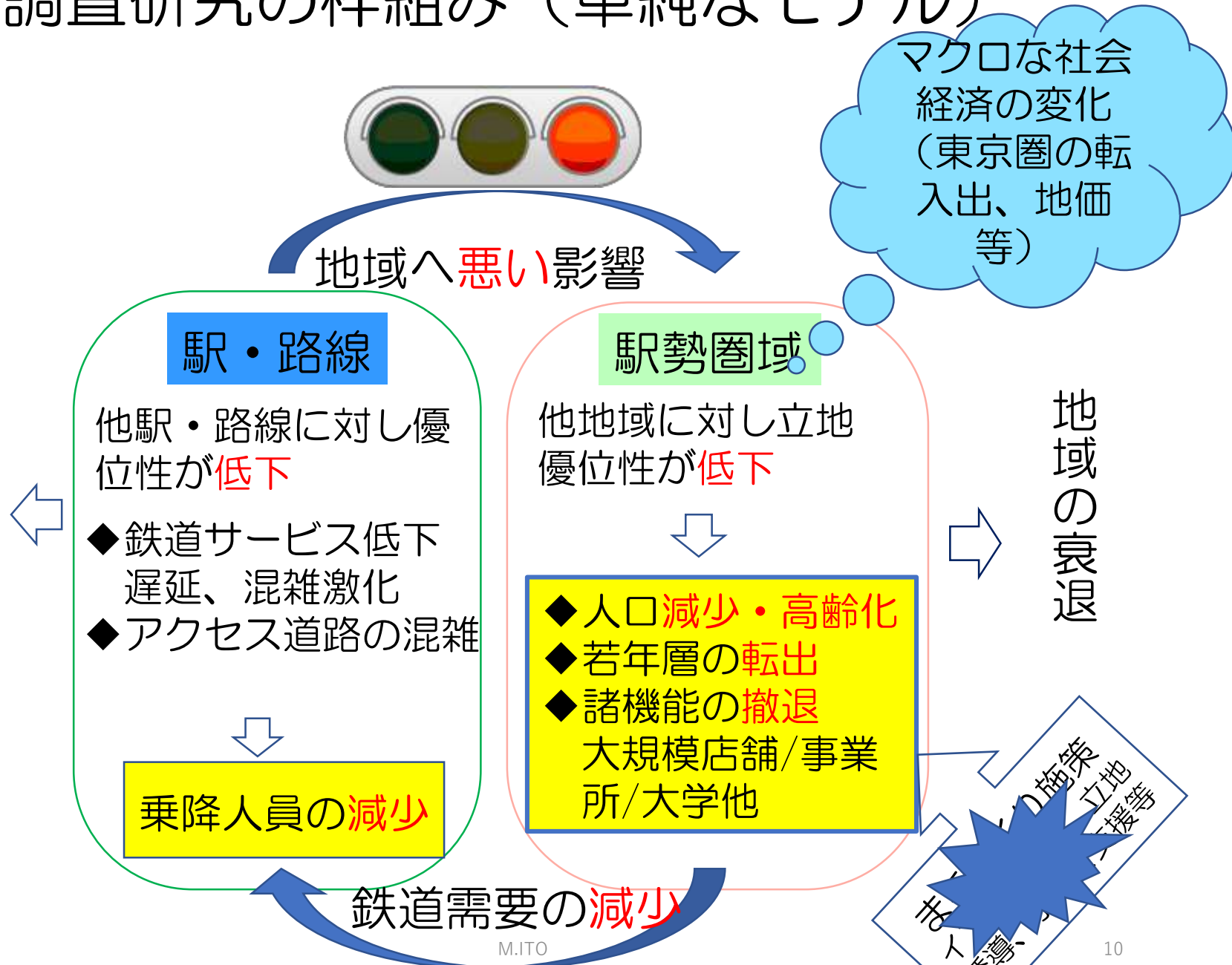
地域活性化

まちづくり施策  
インフラ整備、立地  
誘導、子育て支援等

事業の持続可能性  
の強化

# 2 調査研究の枠組み（単純なモデル）

事業の持続可能性  
の喪失



# 3 調査研究の構成

地域活性化と鉄道利用促進（郊外部）

駅別乗降人員の**変動傾向**の分析

（ステップ1）



乗降人員と駅勢圏人口の変動の**関連性**の分析

（ステップ2）



乗降人員と変動要因の関連性の**詳細分析**  
（主要因：大規模施設、総合的）

（ステップ3）



主要施策の提案。関係者の役割分担

## 4 ステップ1、2における分析 (前回シンポジウム報告)

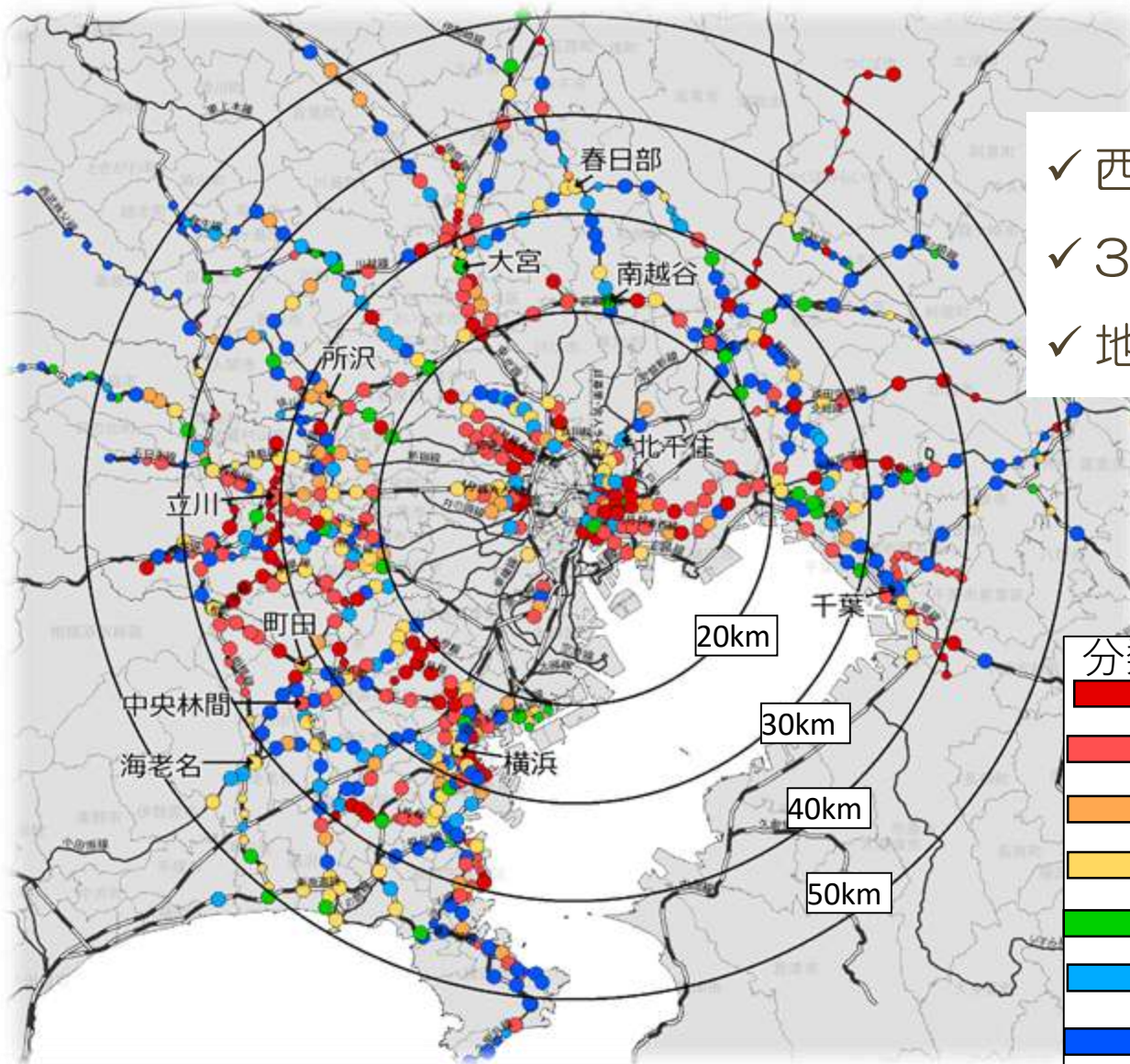
- ・ 郊外部に位置する郊外鉄道路線、地下鉄路線の全駅
- ・ 以下の指標を用いて分析

- ① 駅別乗降人員（定期、定期外） **956駅**
- ② 人口  
駅勢圏の夜間人口・生産年齢人口・従業員人口

必要に応じて、

- ③ 立地機能の規模  
駅勢圏の商業（大規模店舗）、住宅（大規模団地）、企業、オフィス、教育（大学）etc

# 全駅の類型 (6社は '95~'14、他は'95~'10)



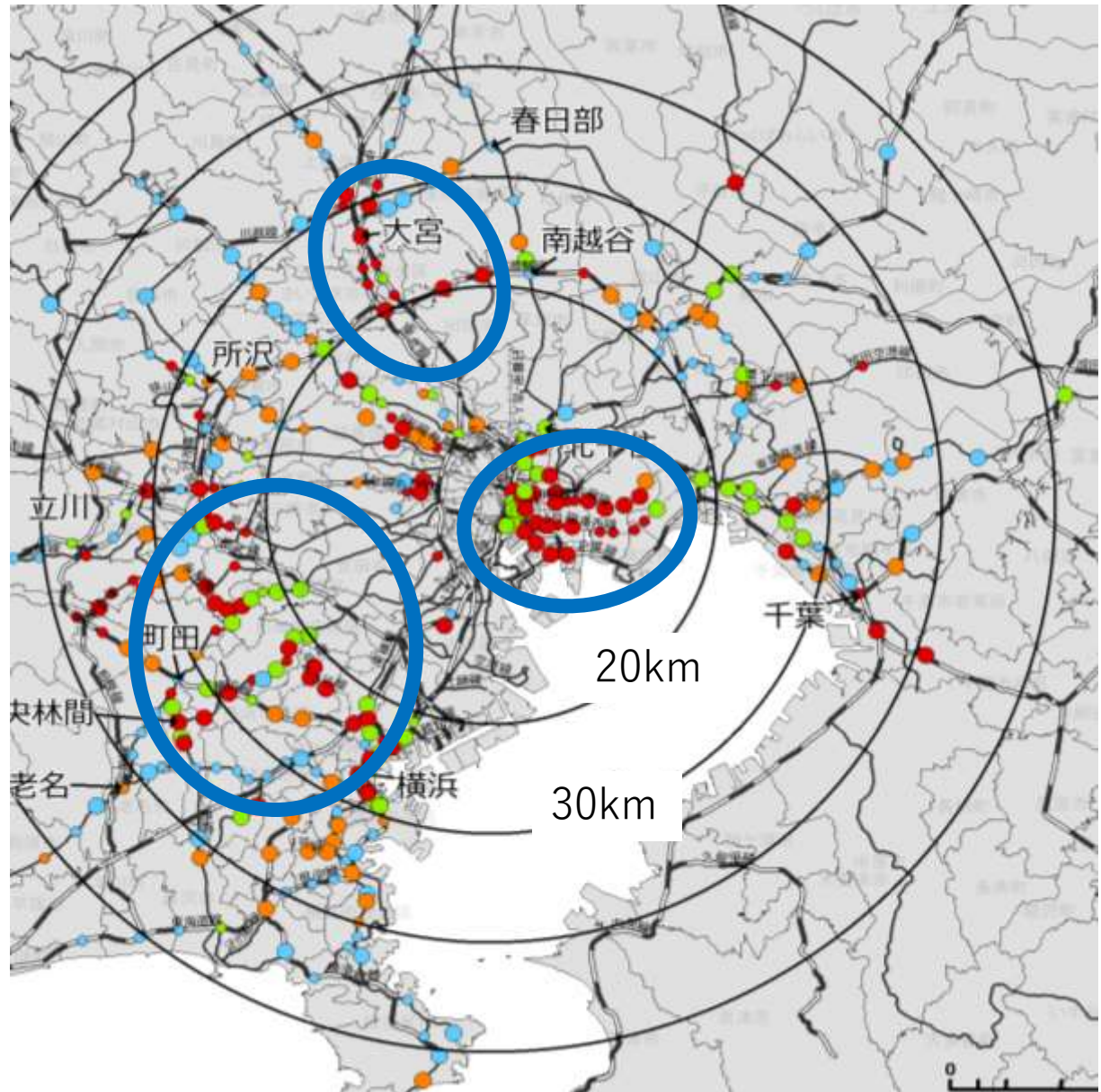
- ✓ 西高東低
- ✓ 30km圏以遠で青が目立つ
- ✓ 地下鉄路線は増加駅が多い

## 分類結果

- ①-1 増加継続
- ①-2 概ね増加
- ② 横ばい
- ③-1 増減するも'95以上
- ③-2 増減するも'95未満
- ④-1 減少するも近年上向き
- ④-2 減少緩和・継続

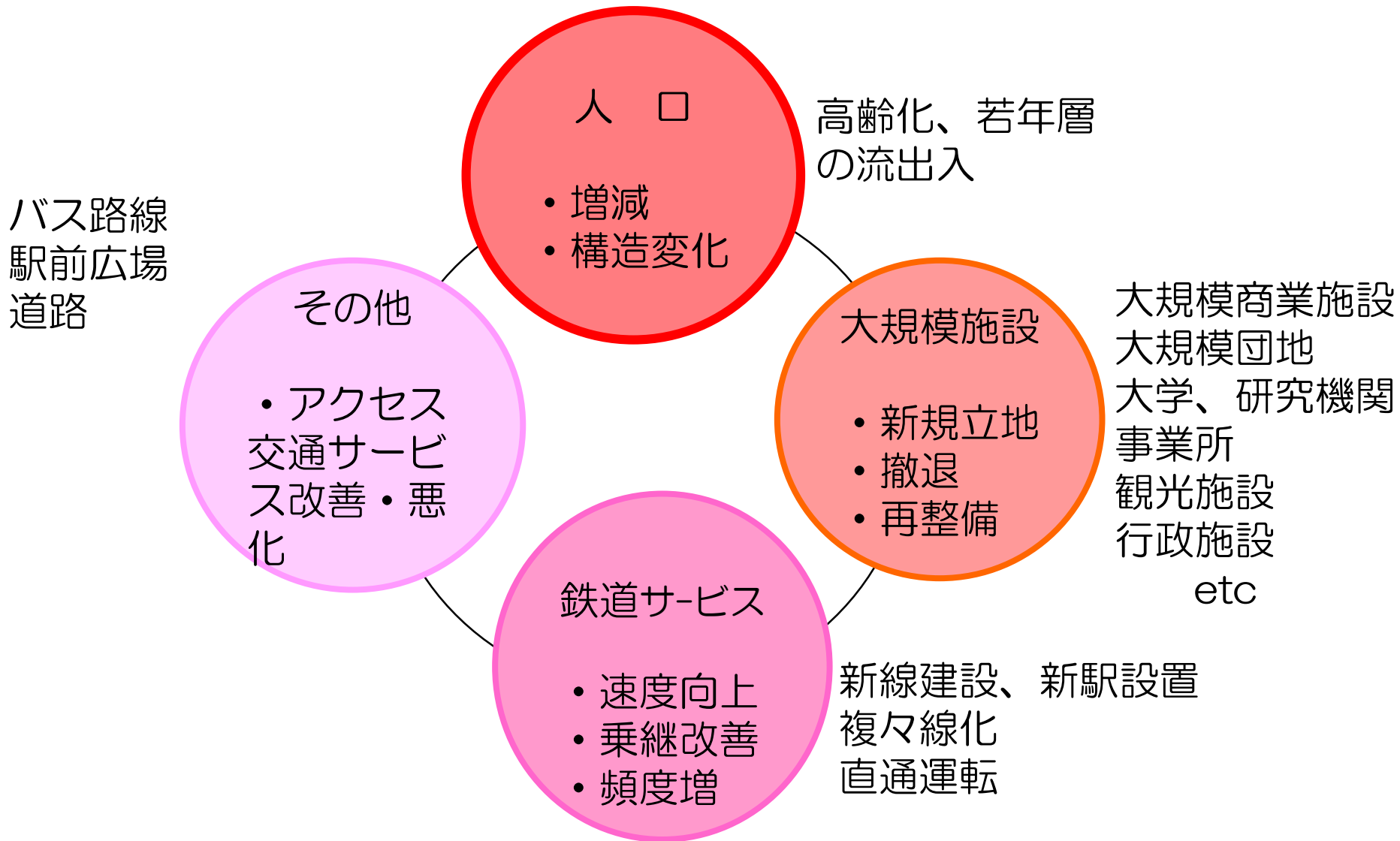
# 駅別の類型分布

- 20km以遠で①が多いのが西南部地域  
30km以遠でも①が多く存在する
- 京浜東北埼京線沿線も①が多い。
- ②は幅広く分布
- 30km以遠では多くの路線で③
- 地下鉄は①が多い



		生産年齢人口	
		減少	増加
全乗降	増加	② ●	① ●
	減少	③ ●	④ ●

# 5 駅乗降人員の変動に影響を及ぼす主要因



# Ⅲ 大規模施設の立地動向と 鉄道に及ぼす影響

## 1 目的と対象

### ○ 目的

大規模施設を対象とし、以下の検討を行う。

- ・ 立地・撤退・再整備の動向とそれに影響を及ぼした社会経済状況、制度
- ・ 上記が鉄道利用に及ぼした影響の分析  
    ポイント：鉄道路線（沿線）間の差異の比較
- ・ 地域と鉄道の活性化に資する再生方策

### ○ 対象

大規模住宅団地。大規模商業施設。大学



## 2 大規模住宅団地



松原団地

## 2-1 分析の視点と構成

視点：大規模住宅団地に着目し、以下の点を明らかにする

- 規模や立地特性、居住者特性
- 団地再生・活性化施策が団地の人口や鉄道に与えた影響

構成

① 大規模団地の概要

② 分析対象団地の選定

③ 規模及び立地特性の分析

④ 団地居住者特性の分析

⑤ 活性化施策と人口や鉄道に与えた影響の分析

## 2-2 東京圏の大規模住宅団地の概要

### 2-2-1 住宅団地とは

計画的に宅地造成・住宅建設を行い、複数の住宅（集合、戸建）で敷地や付属施設を共用している住宅地

#### 住宅団地の種類

##### a 事業実施(整備・管理) 主体

公的主体

UR,都県市供給公社,都県・市町村営

民間（不動産会社等）

組合（地権者）

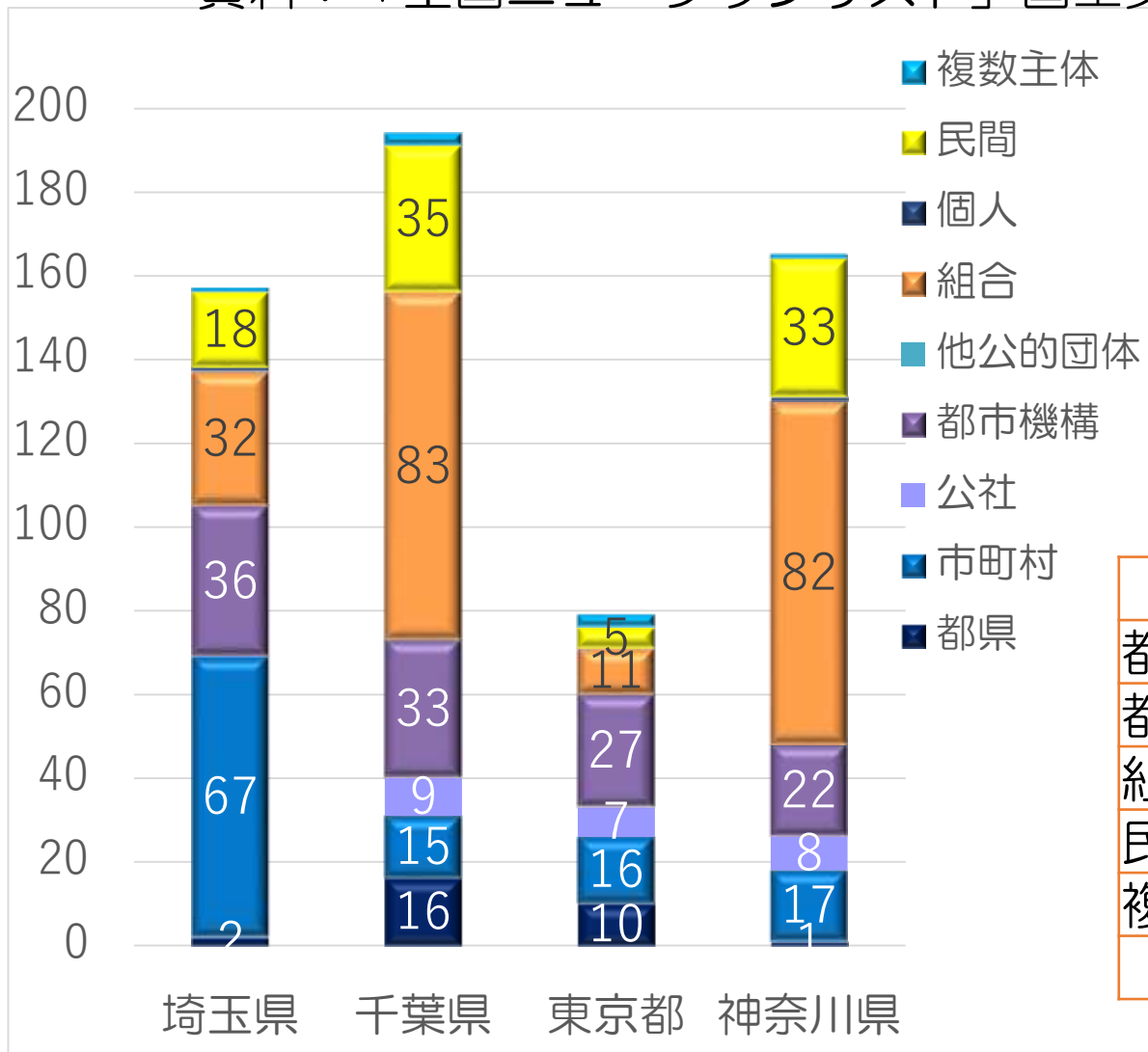
土地区画整理事業

##### b 資産の保有形態

- 賃貸
- 分譲

## 2-2-2 事業主体別大規模団地数

資料：「全国ニュータウンリスト」国土交通省 土地・建設産業局



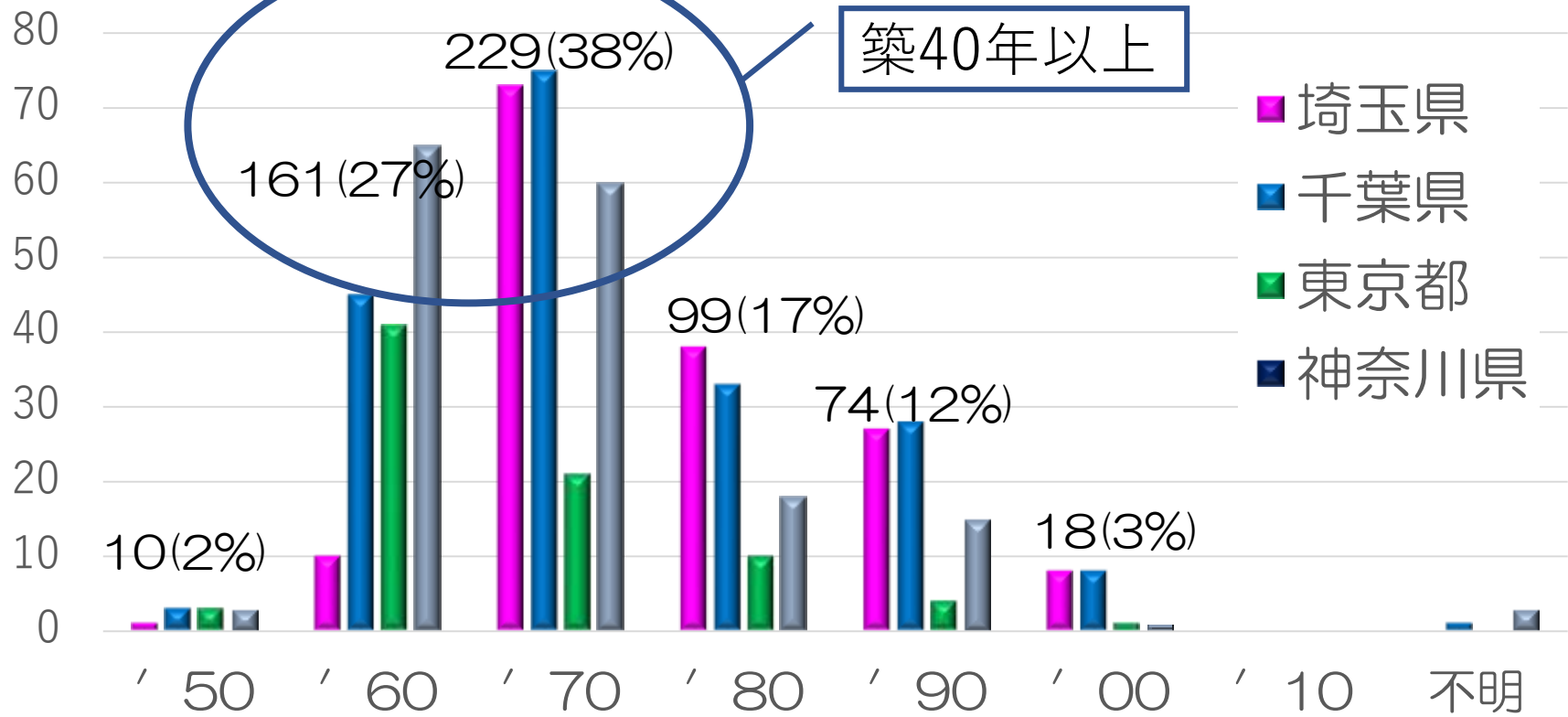
- 昭和30年度以降に着手
- 計画戸数1,000戸以上又は人口3,000人以上の事業で地区面積1.6ha以上

表 1都3県合計

事業主体	数	%
都県,市町村,公社	168	28
都市機構	118	20
組合	208	35
民間	93	16
複数主体	8	1
計	595	100

計画人口 550万人 面積 11万ha

# 2-2-3 都県別年代別大規模住宅団地数



築40年以上

常盤平  
ひばりが  
丘

草加松原 千葉  
NT、多摩田園都  
市、多摩NT、木  
曽山崎  
洋光台・港南台

西武ぶしNT  
検見川海浜NT  
光が丘NT  
港北NT

柏の葉  
鶴川台  
品川八潮  
M.I.TO

飯能美杉台  
流山おおたか  
の森  
多摩NT  
東急田園都市

みそのウィングシ  
ティ  
武蔵野操車場跡地  
柏北部東・中央

## 2-2-4 大規模住宅団地の問題と特性 ：なぜ大規模住宅団地を対象としたか

### 問題

#### ① 居住者

- 年齢階層が偏った世帯が一斉に入居。
- 急速な高齢化の進展
- 夫婦のみ、単独世帯が多い←子供が独立
- 若年層、新たな居住者の入居が進まない。

#### ② 大規模団地の建物、サービス機能

- 建物が老朽化。耐震性に問題。
- バリアフリー化の遅れ（エレベータが未設置等）
- 空家が多数発生。
- 中心商店街の店舗が消滅
- 小中学校の遊休化

# 大規模住宅団地を放置しておくこと

- 人口減少、税収減等で地域が停滞。持続可能性が低下
- 空家・空室の増加等による安全、治安の悪化
- 賃貸住宅の場合団地経営が悪化
- 鉄道利用者の減少と鉄道事業持続性の低下



## 特性

一方で

- 面積が広く空間にゆとりがある
- 道路、公園等のインフラが整っている。
- 管理主体が存在（賃貸住宅）
- 他住宅地と比較してコミュニティが存在、形成可能？



長期的に市街地縮小を必要とする中で、大規模住宅団地をコンパクトシティの核の一つとして再生し、地域の活性化を図る

## 2-3 分析対象団地（運営主体による選定）

### 整備管理主体と規模で対象団地を設定

- 整備管理主体別団地の種類

① UR

② 公社

JKK東京など

③ 公営

都県市町村営

④ 民間

組合

今回の分析対象として選定

#### 理由①

基礎データ（戸数・築年数・最寄駅等）が入手しやすい

UR：『UR賃貸住宅ストック個別団地累計（案）一覧』

公社：賃貸住宅ガイド

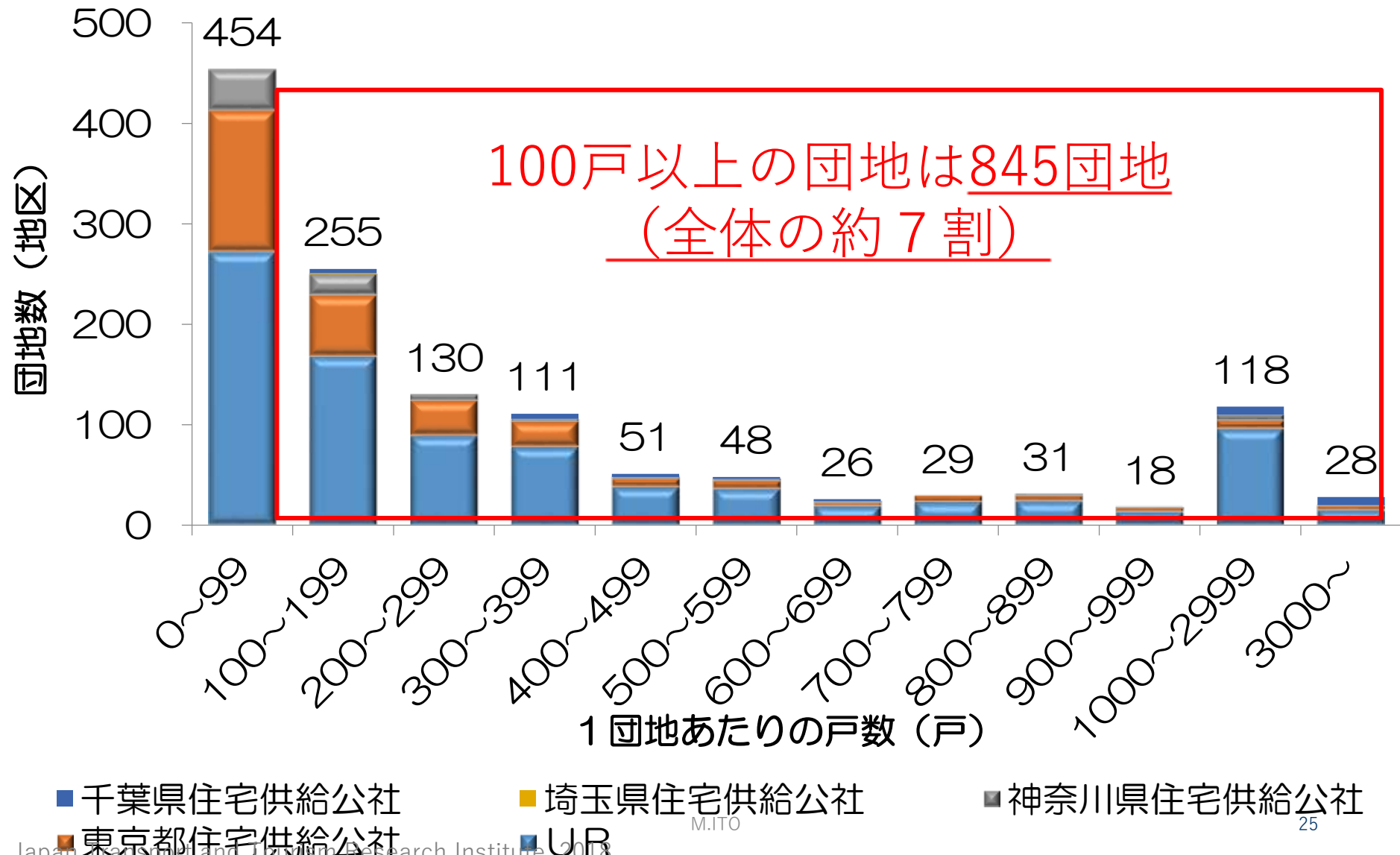
#### 理由②

様々な活性化施策を実施している



# 団地の規模

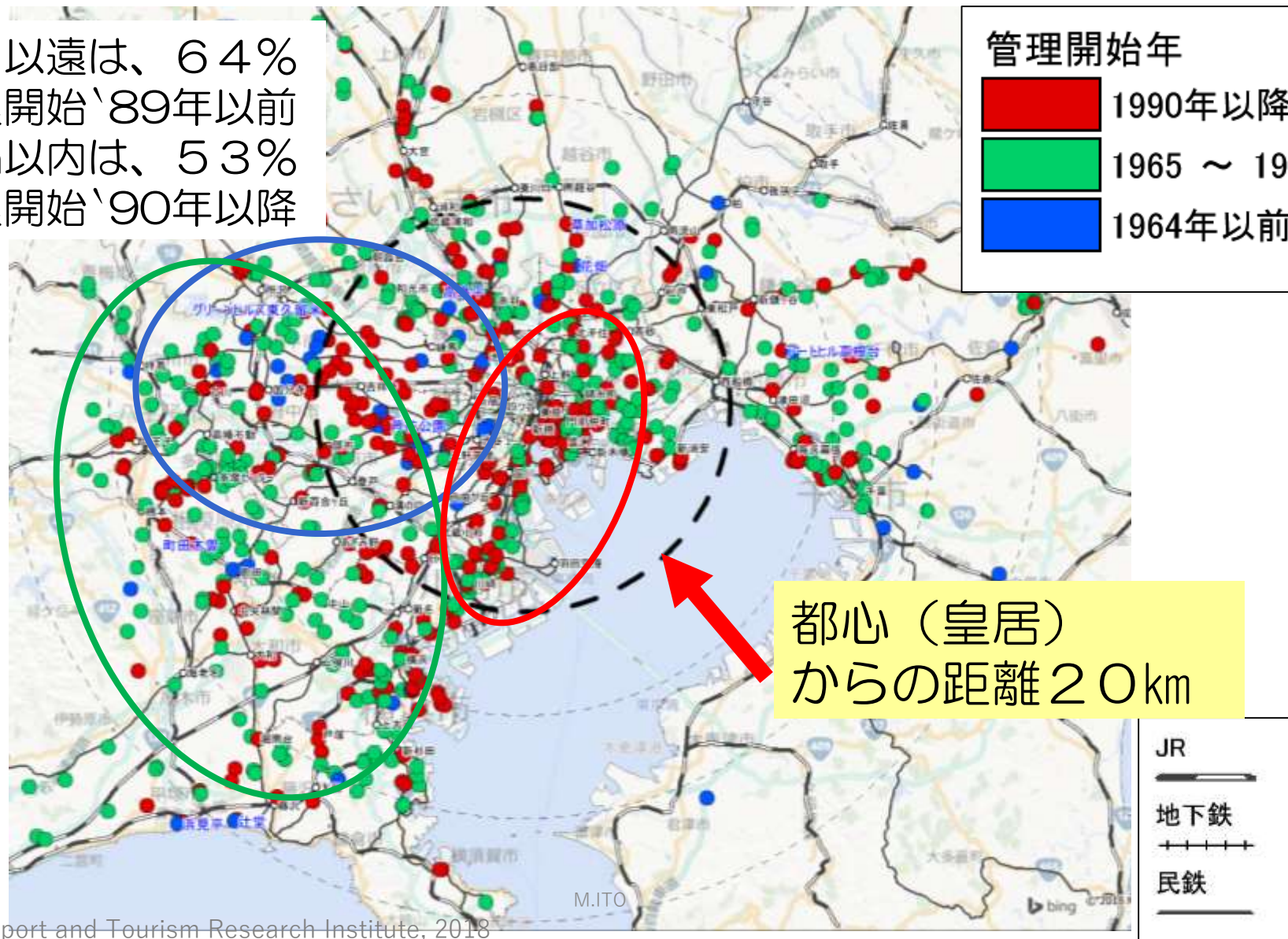
100戸以上の団地を対象



# 2-4. 規模及び立地特性の分析

## 100戸以上の団地立地状況

20km以遠は、64%  
が管理開始`89年以前  
20km以内は、53%  
が管理開始`90年以降



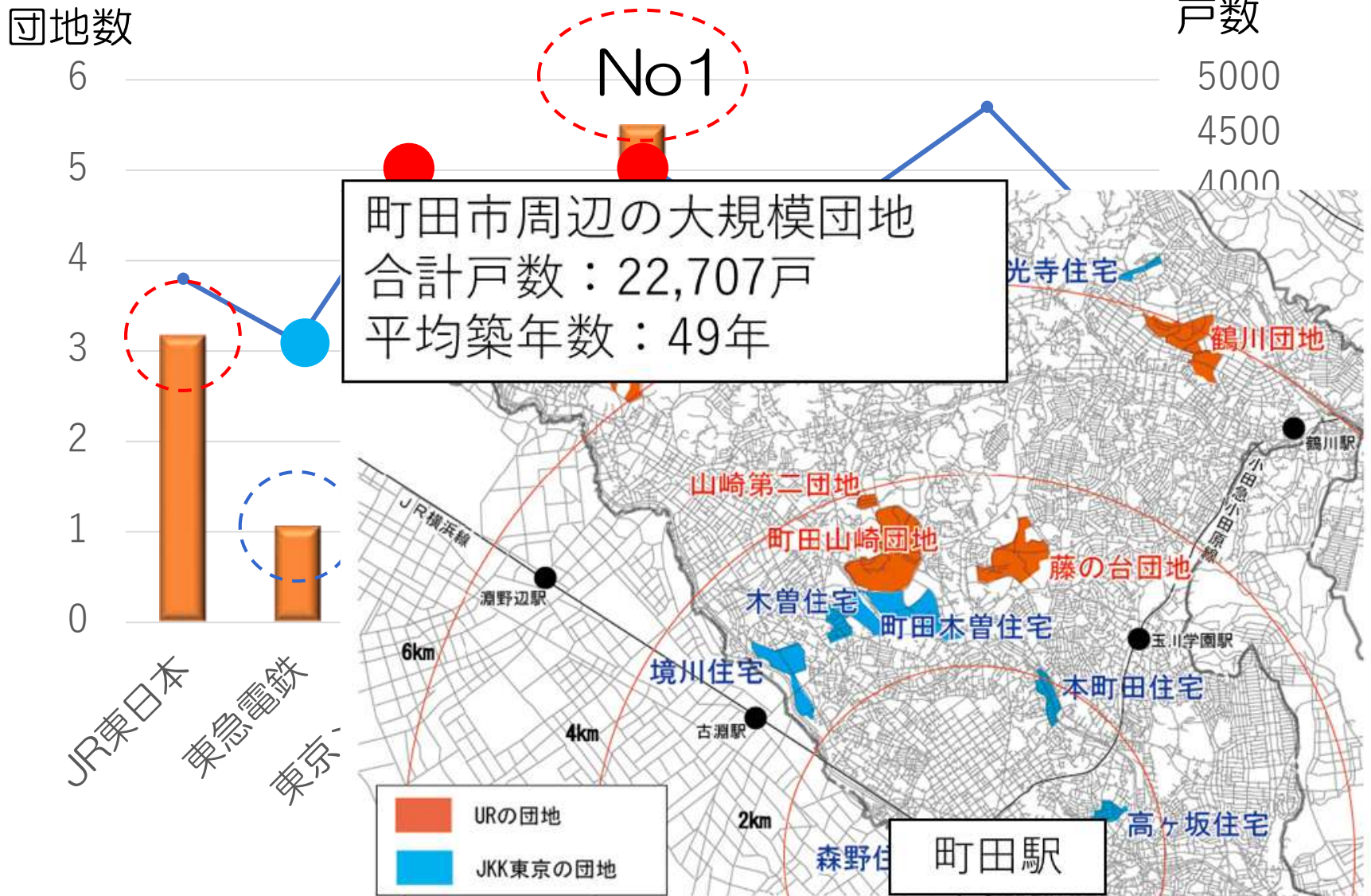
# 事業者別の規模及び立地特性

	団地数	平均戸数 (戸)	管理開始(年)		平均築年数 (年)	平均距離(km)	
			最古団地	最新団地		都心から	最寄駅から
JR東日本	329	698	1959	2011	20	26.7	1.2
東急電鉄	32	290	1959	2011	20	26.7	0.8
東京メトロ	98	499	1959	2011	20	26.7	0.7
西武鉄道	55	592	1959	2011	20	26.7	1.0
小田急電鉄	61	905	1959	2011	20	26.7	1.7
東武鉄道	79	705	1959	2011	20	26.7	0.9
他大手民鉄	174	601	1959	2011	20	26.7	1.1
合計	1,069	504	1958	2012	23	22.9	1.0

- ・ 都心から遠く、駅から離れた団地は建替え条件を満たすことが難しい。
- ・ 施策を講じることが必要。

845団地が対象：最寄駅が乗換駅にある団地は各社重複して計上

# 営業キロ10km当たりの団地数と戸数



# 2-5 居住者特性の分析

## 【目的】

- 高齢化状況を明らかにする
- 年齢階層別人口の増減率の違いを明らかにする

## 【データ】

- 国勢調査：年齢別人口、世帯数等は町丁目単位  
団地居住者のみの特性がわからない

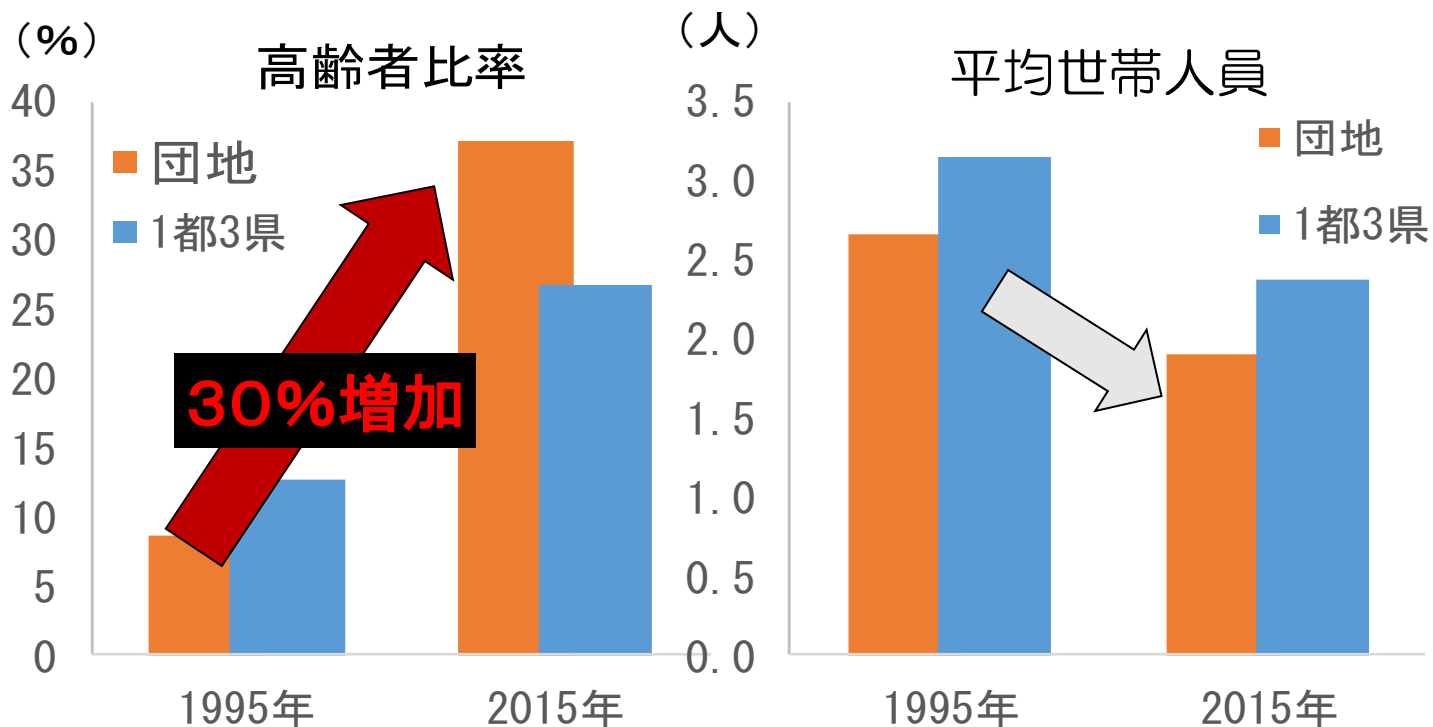
## 対応策

- 町丁目の総世帯数のうち、UR・公社の借家の世帯数が80%以上占める町丁目の団地を分析対象とした

分析対象：845⇒78団地



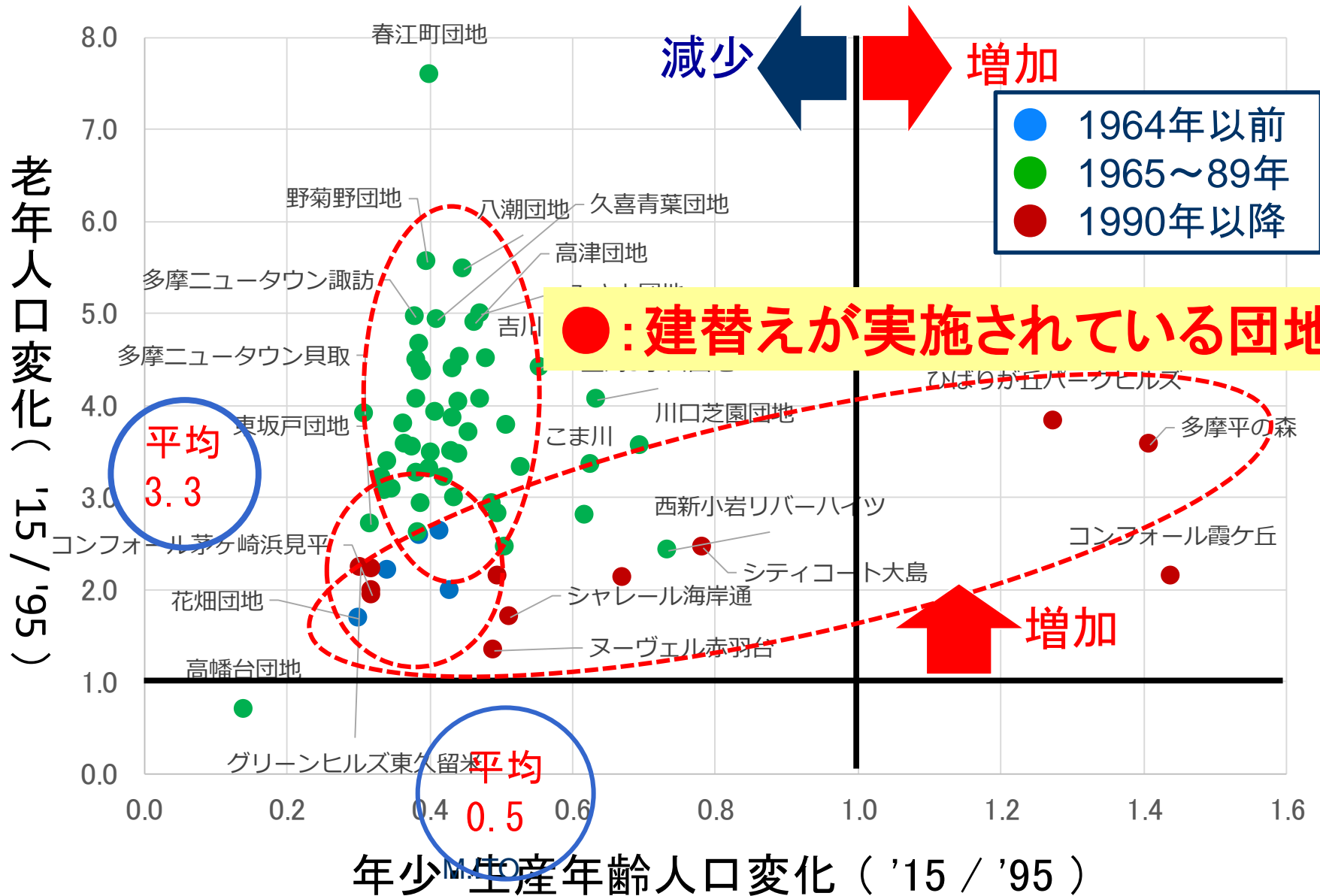
# 78団地と1都3県の平均高齢者比率及び平均世帯人員



- 20年間で、団地の高齢者比率は、約30%増加し、平均世帯人員は、2.7→1.9人に減少。
- 2015年における団地は、1都3県と比べ、高齢者比率が高く、世帯人員は少ない。

**団地は急激に高齢化が進み、世帯人員も2人以下に**

# 2015/1995年の年少・生産年齢人口・老年人口の変化



# 2-6 団地活性化施策と施策が人口と 鉄道利用に与えた影響の分析

## 2-6-1 活性化施策

UR・公社・民間・自治体によりさまざまな施策が展開

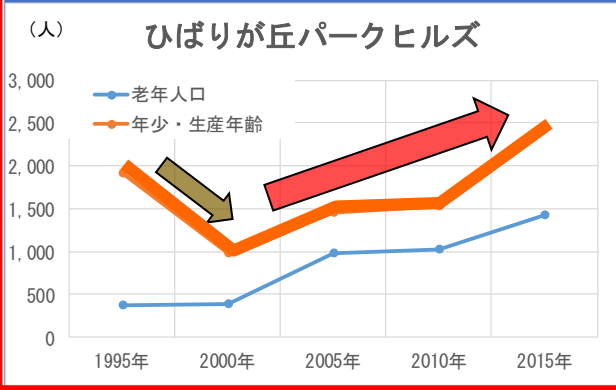
住居の再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 建替え（前面、一部）</li> <li>○ 改良（居室の増築、少人数世帯向け改修、バリアフリー化）</li> <li>○ 集約化（空いた敷地を活用・売却）</li> </ul>
拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域医療福祉拠点の形成</li> <li>○ 大学との連携（活性化、再生への取組みを検討）</li> </ul>
生活サービス機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 近隣センターの再生（コミュニティカフェ・レストラン、コンビニ、デイサービス）。</li> <li>○ 高齢者、子育てサービス（給食、NPOによる見り・自主保育等）</li> </ul>
防災、バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 耐震補強</li> <li>○ 昇降設備の設置</li> </ul>
家賃割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 若年層、子育て世帯等への家賃割引プラン。</li> </ul>



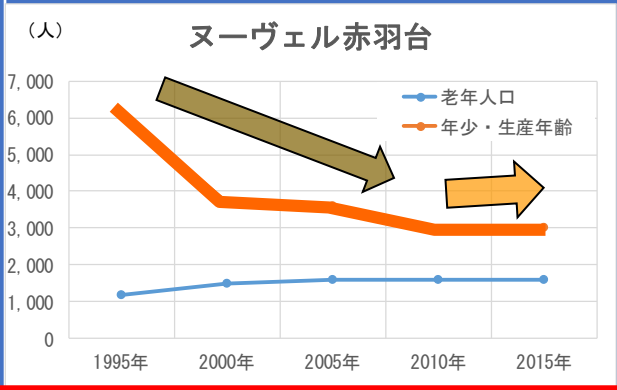
# 2-6-2 活性化施策が年少・生産年齢人口に与えた影響

- ・団地を年少・生産年齢人口が、**近年減少から増加(グループ1)**、**横ばい(2)**、**減少(3)**に分類

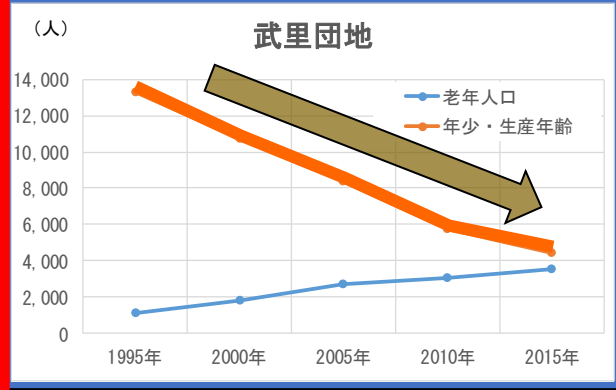
**グループ1**  
 団地数：7  
 年少・生産年齢人口の平均変化：0.87倍



**グループ2**  
 団地数：7  
 年少・生産年齢人口の平均変化：0.45倍



**グループ3**  
 団地数：53  
 年少・生産年齢人口の平均変化：0.40倍



団地活性化施策



建替え

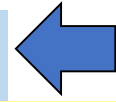


建替え以外



建替え実施済み

建替え実施中



・現状では、団地の年少・生産年齢人口の減少を止め、増加へと転じさせる施策は、建替えのみであった

# 2-6-3 鉄道利用に与えた影響： ひばりヶ丘団地の事例

## ① ひばりが丘団地再生事業

- 位置：西東京市・東久留米市に跨って所在

最寄駅：西武池袋線ひばりヶ丘

徒歩15分(バス6分)

- 1958年 入居開始  
最先端の住まいとして誕生。

40年経過

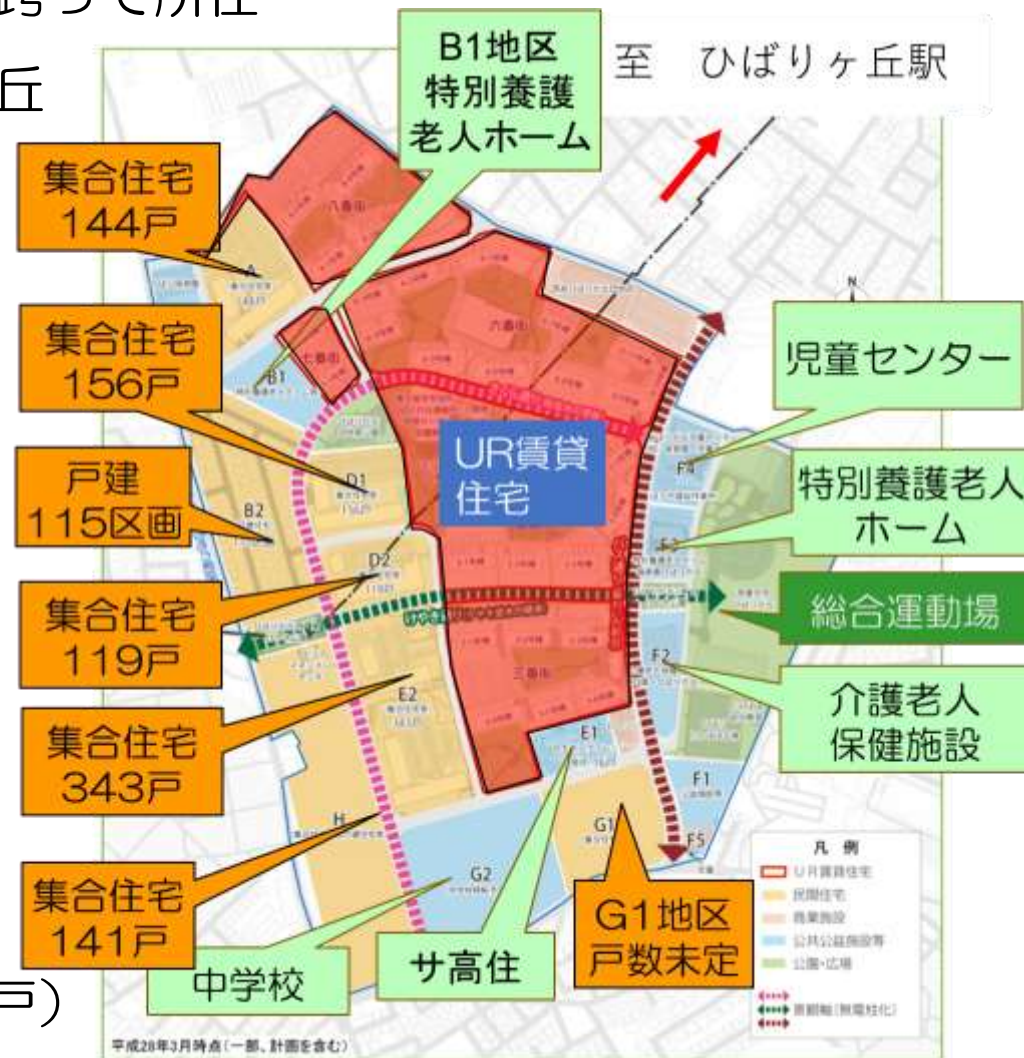
- 1999年 建替え着手
- 高層化で余剰敷地を生み出す  
(用地の約半分を民間や市に売却し事業資金に充当)

## ② パークヒルズの概要

- 2004年 第一次入居開始
- 戸数：1,504戸（従前2714戸）

整備運営主体：UR都市機構

民間住宅約1000戸





M.ITC

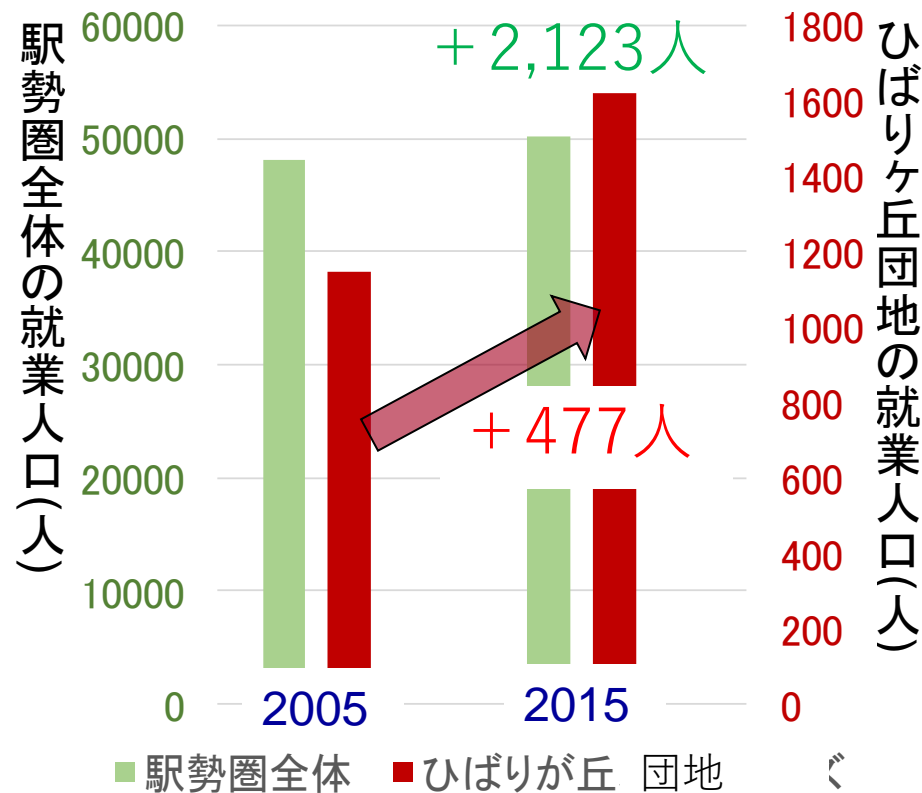
出典:UR都市機構 HP

# ④ 駅勢圏全体及びひばりが丘団地の就業人口

## ひばりヶ丘駅の駅勢圏



## 駅勢圏全域とひばりヶ丘団地の就業人口の変化



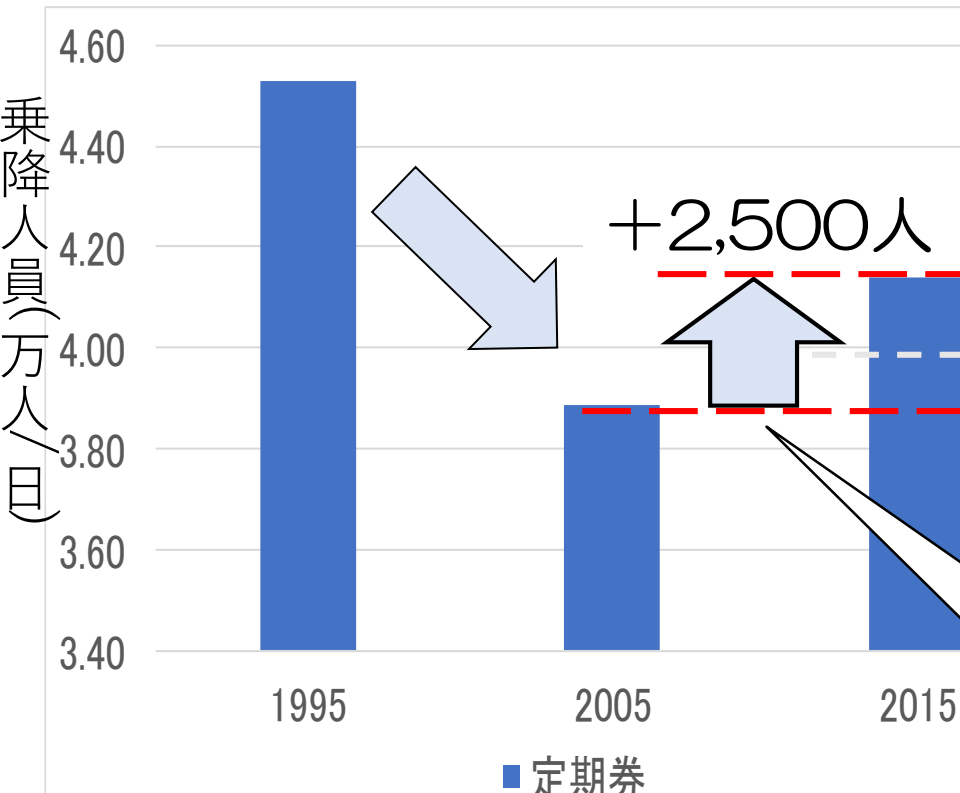
- 駅勢圏全体の就業人口は、10年間で2,123人増加
- 一方、建替え事業により、団地の就業人口は477人増加
- ひばりが丘団地の就業人口の増加人数は、ひばりヶ丘駅勢圏全体の約25%を占め、駅勢圏全体の就業人口を増加に寄与

# ⑤ ひばりが丘駅の定期乗降人員に就業人口増が及びした影響

定期

○増加した就業者のうち5割が  
鉄道利用と仮定

○就業者を定期乗降人員に換算



ひばりが丘団地の  
就業者が  
**約2割**を占める

建替え以外の増加要因

①大規模住宅が竣工

- ・'03 グランジオ武蔵野 (558戸)
- ・'04 コスモひばりが丘 (560戸)
- ・'09 HIBARIタワー (322戸)
- ・'10 ブリリア (356戸) など

②鉄道サービス向上

- ・'08 副都心線との直通開始
- ・'12 練馬高野台ー石神井公園  
複々線化
- ・'13 東横・MM線と相直 など

- ・ 定期乗降人員は、2005年より減少から増加へ転じる。増加数は2500人
- ・ 定期乗降が増加する要因は、建替え以外にも様々あると考えられる

M.ITO

# まとめ

## 【団地の立地特性及び居住者特性】

- 団地の立地状況は地域・路線により異なる
- 多くの団地は高齡化が急激に進展した。
- 年少・生産年齢人口が大きく増加した団地もある。

## 【活性化施策が生産年齢人口や鉄道利用に与えた影響】

- 多くの団地で様々な活性化施策が講じられている。
- 居住者の特性を大きく変えるには、建替が必要。
- 建替たひばりが丘団地では、就業人口が、10年間で約500人増加（駅勢圏内の増加分の約25%）
- 鉄道への影響をひばりヶ丘駅で見ると、増加した定期客の割合程度を、建替えにより新たに入居した就業人口が占めていると想定され、建替えによる影響は大きい。

### 3 大規模商業施設



海老名駅

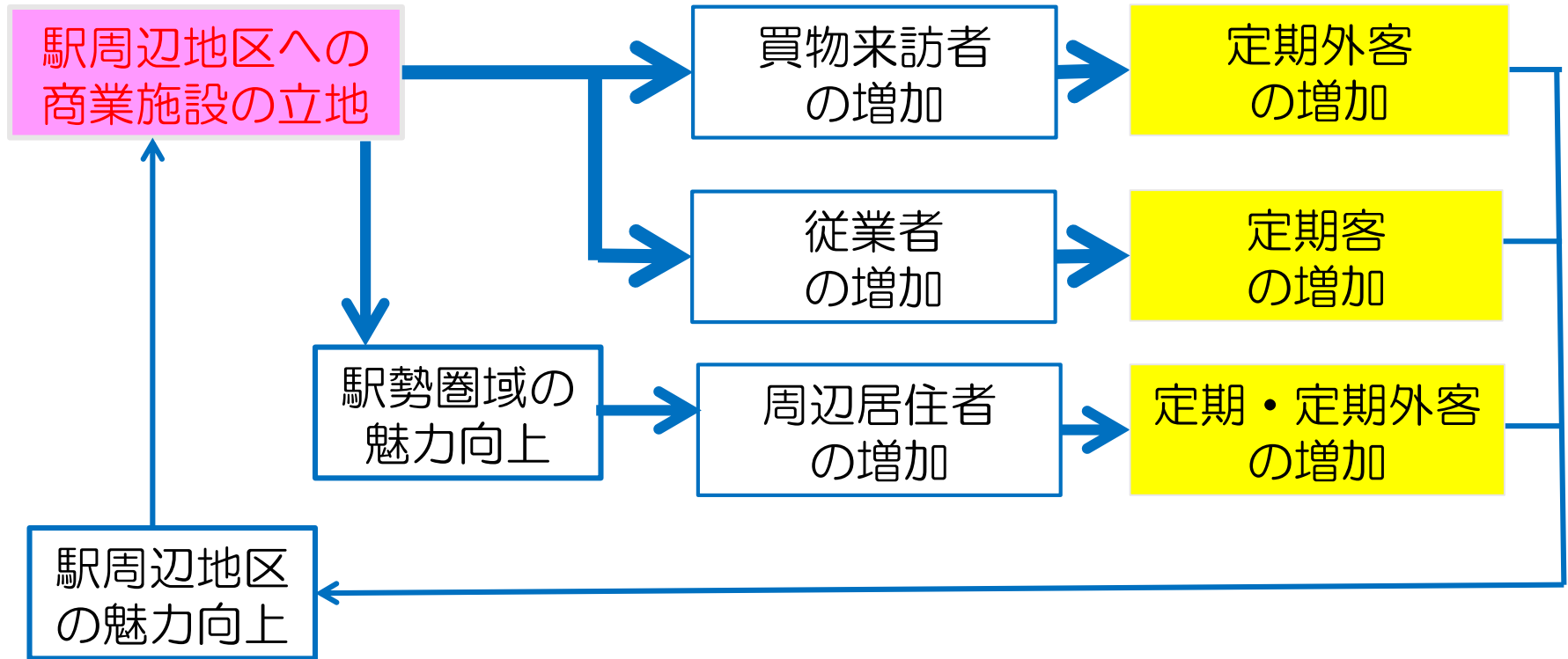


たまプラーザ駅

海老名駅：資料 全国移住ナビ

# 3-1 調査研究の目的と構成

## 3-1-1 目的



大規模商業施設の立地動向、商業拠点駅の分布状況、郊外住民の買物エリアの分析



## 3-1-2 調査研究項目と使用データ

### ① 項目

- 大規模商業施設の立地関連法令の変遷
- // 立地動向の分析
- 商業拠点駅の路線間比較
- 沿線住民の買物エリアの路線間比較

### ② データ

#### 【立地分析】

- 大規模小売店舗立地法 届出データ  
(平成10年6月～26年9月時点)

対象は店舗面積が**1,000m<sup>2</sup>以上**

- コンビニエンスストア 100～150m<sup>2</sup>の規模が多い (含まれない)
- スーパーマーケット 800～1,600m<sup>2</sup>の規模が多い (含まれる)

#### 【買物エリア分析】

- 平成20年東京都市圏パーソントリップ調査 (平日データ)

# 3-2 商業施設の立地に関する法令の変遷

## 小規模店舗の保護

厳格な出店規制 ⇒ 規制緩和 ⇒ 再規制（立地地域の規制）

厳格な出店規制

1956年 百貨店法（第二次）

（注）23区政令市は  
3,000㎡。

【目的】 中小商業の事業活動の機会の確保

【規制】 売場面積1,500㎡以上（注）店舗内の企業単位

← 「疑似百貨店問題」：総合スーパーは適用外

1974年 大規模小売店舗法（大店法）

【目的】 中小商業の適正な事業活動の保護・小売店の正常な発展

【規制】 1,500㎡以上（注）の店舗単位

← 「日米構造改革協議」：規制緩和への圧力

1991年 大店法改正

【規制】 手続きの簡素化。店舗面積 第1種：1,500㎡以上（注）  
第2種500㎡～1,500㎡（注）

1994年 改正大店法

【規制】 店舗面積1,000㎡未満の原則自由化

規制緩和

規制緩和

- ・モータリゼーションの進展
- ・バブルによる地価高騰、居住地の郊外化、中心市街地空洞化  
⇒中心市街地活性化法が制定

## 2000年 大規模小売店舗立地法（大店立地法）

【主目的】 周辺地域の生活環境の保持・小売業の正常な発展

【規制】 店舗面積1,000㎡超の調整（届出制へ）

- ← 大規模店舗の沿道立地、中心市街地の衰退  
⇒「コンパクトシティ構想」

## 2006年 改正都市計画法

【主目的】 都心機能の郊外への拡散防止

【規制】 延床面積10,000㎡以上の大規模集客施設の規制

↓ 出店を「近隣商業地域」「商業地域」「準工業地域」に限定

- ・大規模小売店舗の郊外への立地が減少
- ・駅周辺等の中心市街地に商業施設立地が進む可能性がある

郊外型SC  
の出店加速

立地可能地域  
を限定

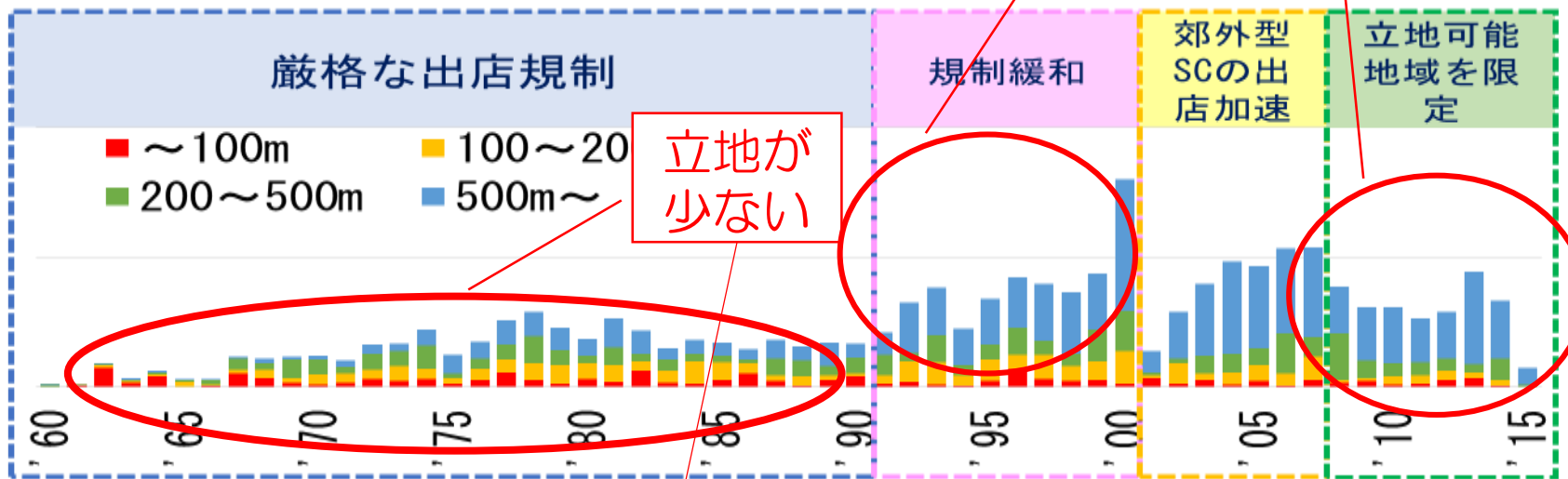
まちづくり3法：大店立地法＋改正都市計画法＋中心市街地活性化法

M.ITO

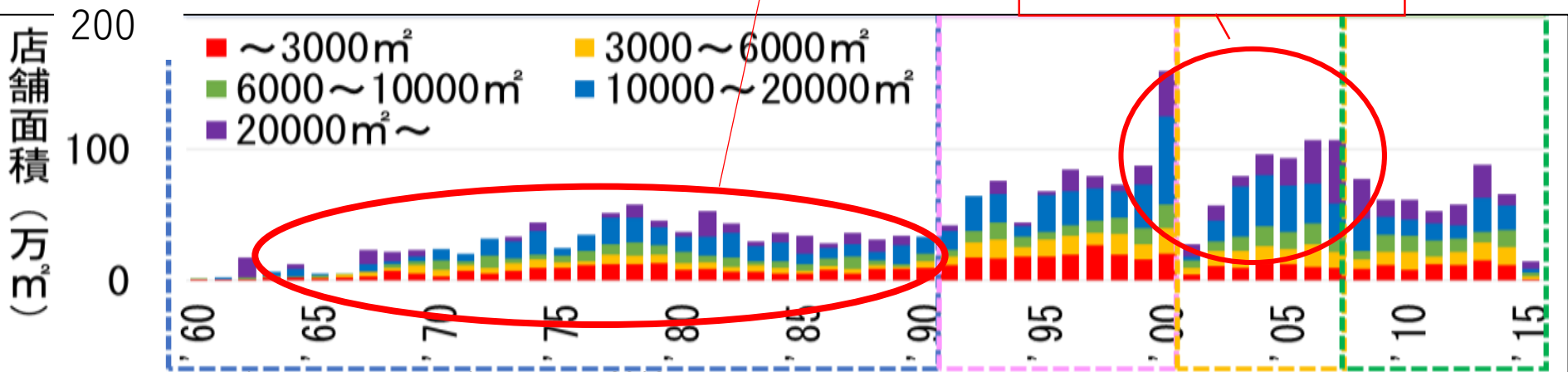
# 3-3 東京圏の商業施設の立地分析

## 3-3-1 立地店舗面積の推移

【駅からの距離帯別】



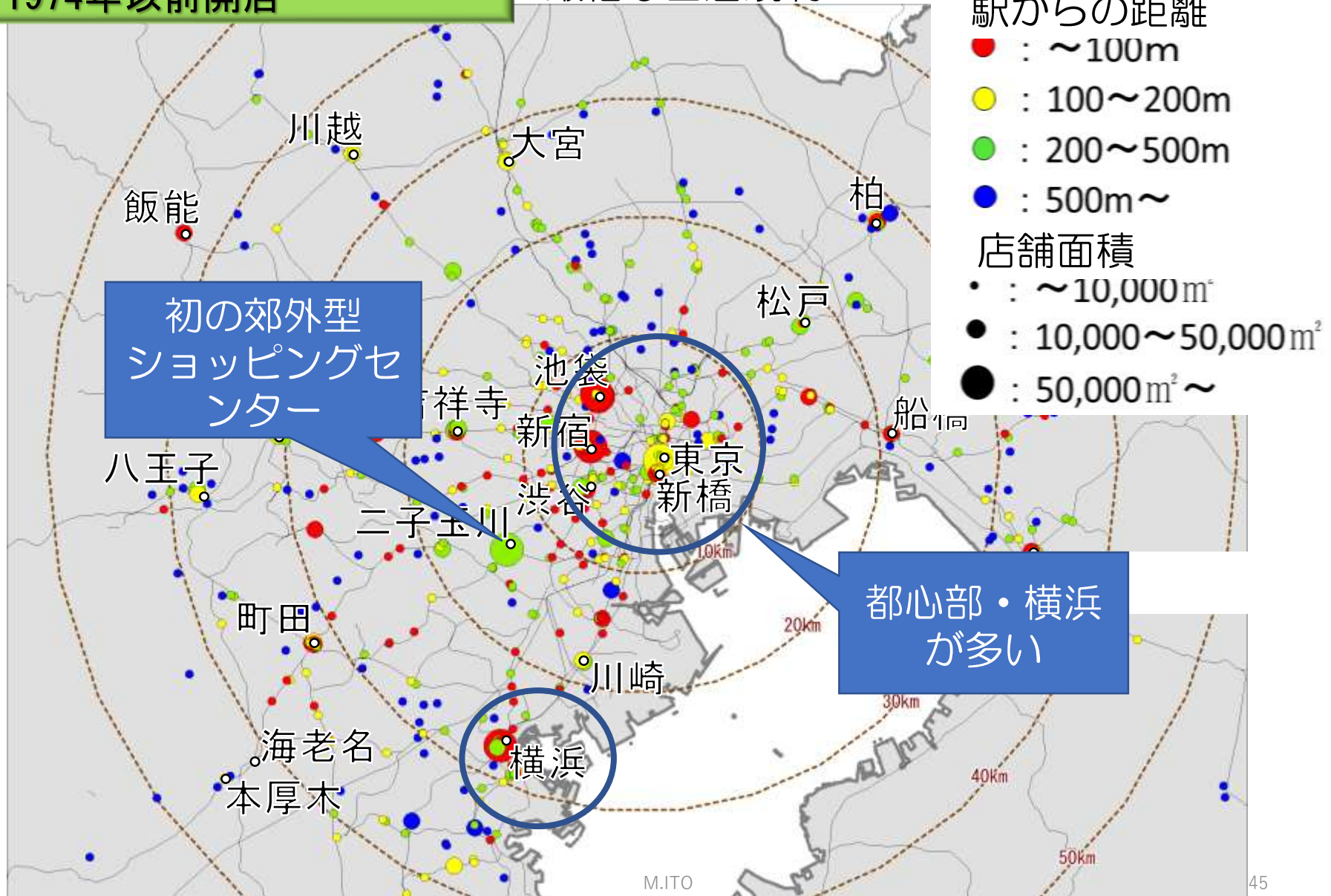
【店舗規模別】



# 3-3-2 立地時期、位置、規模に関する分析

1974年以前開店

厳格な出店規制



1975年～1990年開店

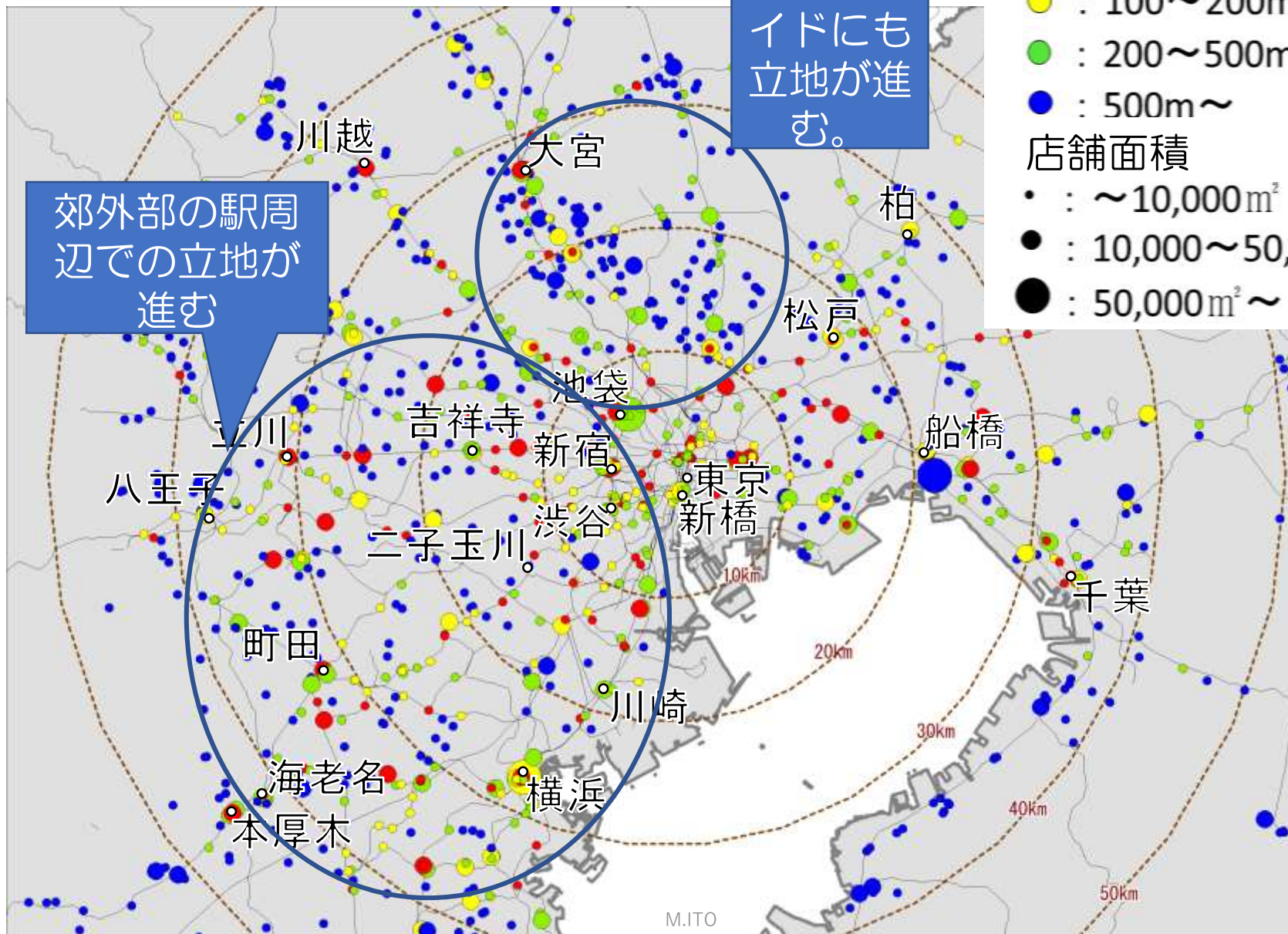
厳格な出店規制

駅からの距離

- : ~100m
  - : 100~200m
  - : 200~500m
  - : 500m~
- 店舗面積
- : ~10,000m<sup>2</sup>
  - : 10,000~50,000m<sup>2</sup>
  - : 50,000m<sup>2</sup>~

ロードサイドにも立地が進む。

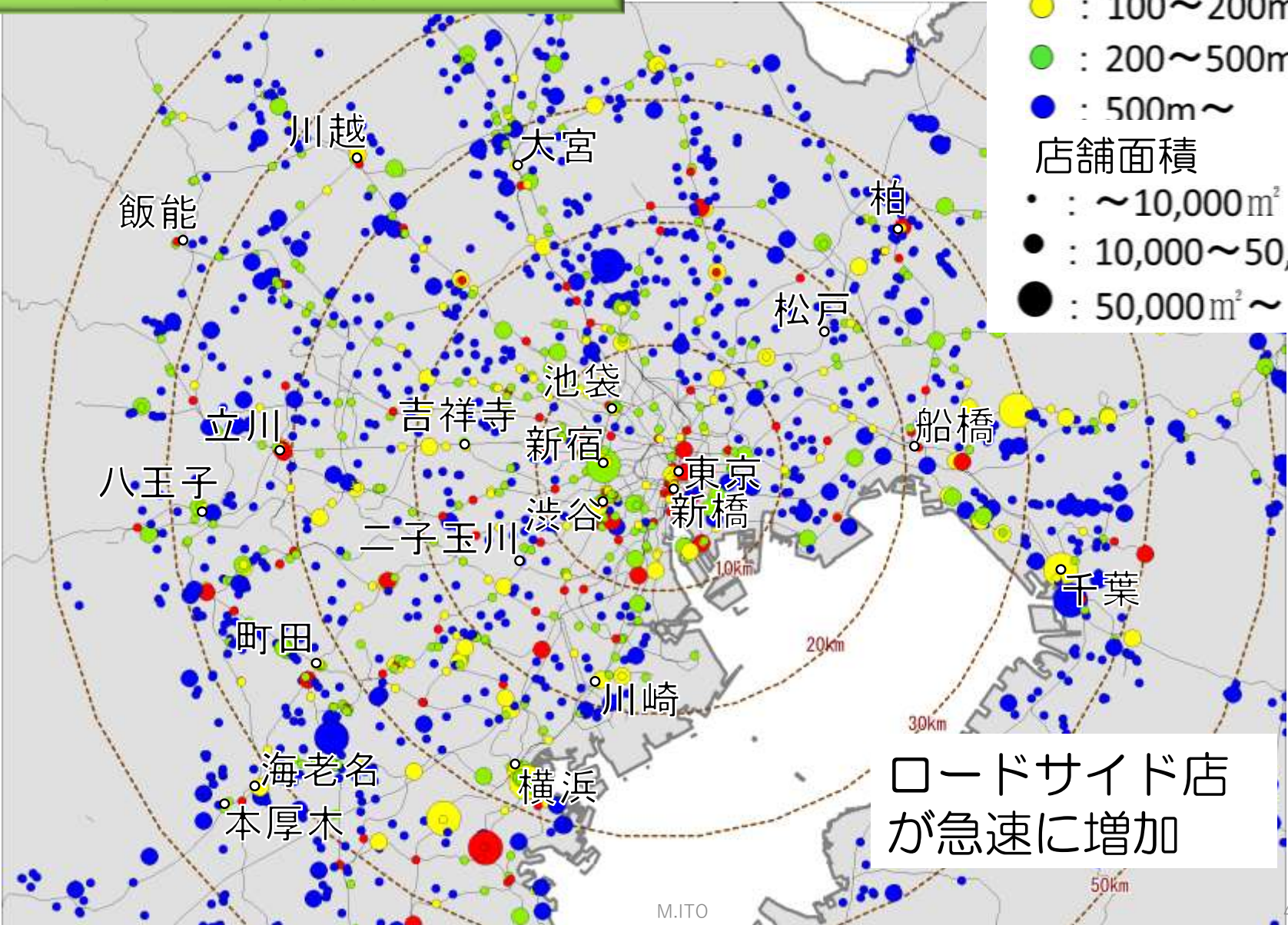
郊外部の駅周辺での立地が進む



1991年～2006年開店

駅からの距離

- : ~100m
  - : 100~200m
  - : 200~500m
  - : 500m~
- 店舗面積
- : ~10,000m<sup>2</sup>
  - : 10,000~50,000m<sup>2</sup>
  - : 50,000m<sup>2</sup>~



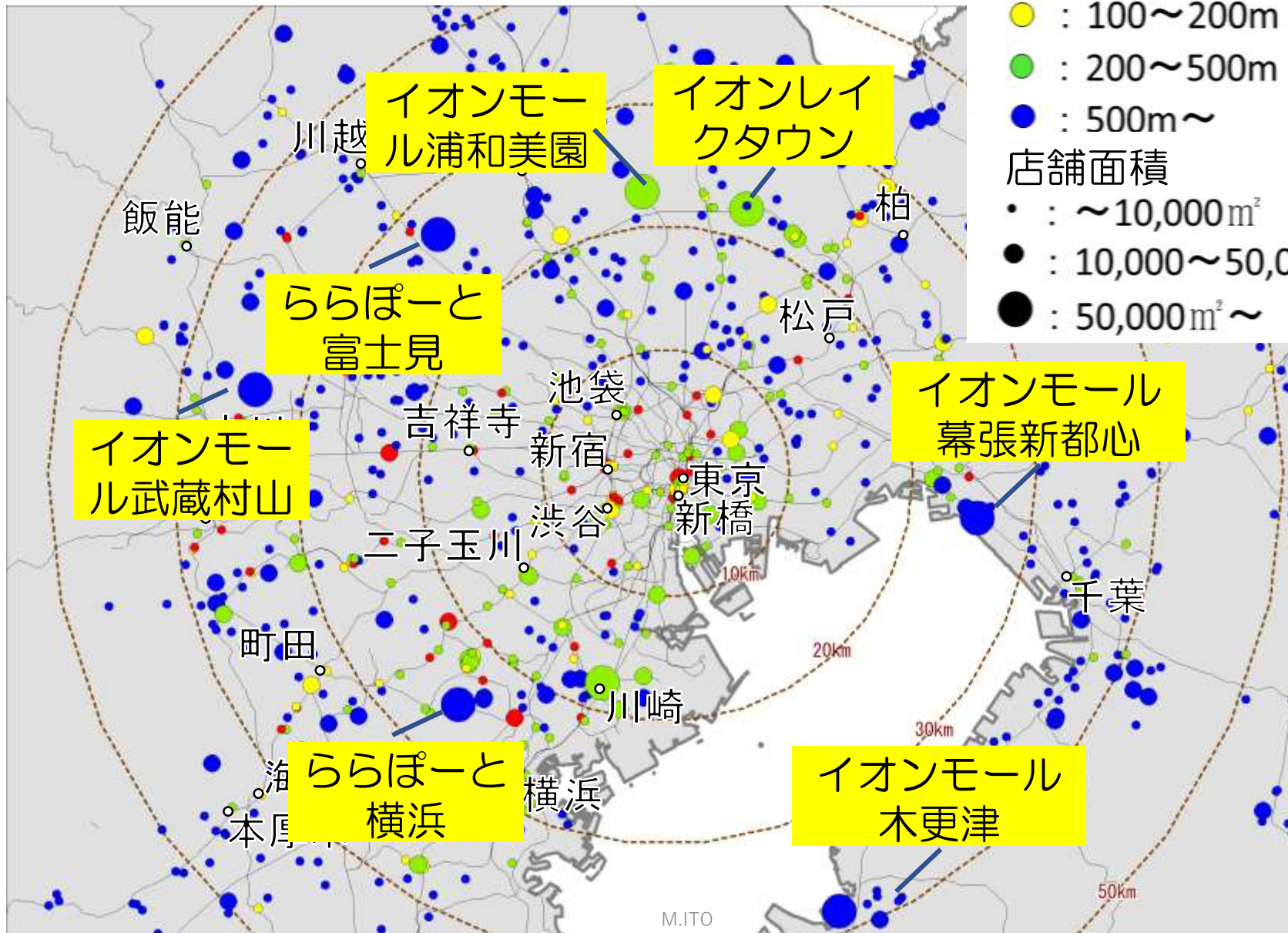
ロードサイド店  
が急速に増加

2007年～2014年開店

# 超大型店舗 の出現

駅からの距離

- : ~100m
  - : 100~200m
  - : 200~500m
  - : 500m~
- 店舗面積
- : ~10,000m<sup>2</sup>
  - : 10,000~50,000m<sup>2</sup>
  - : 50,000m<sup>2</sup>~

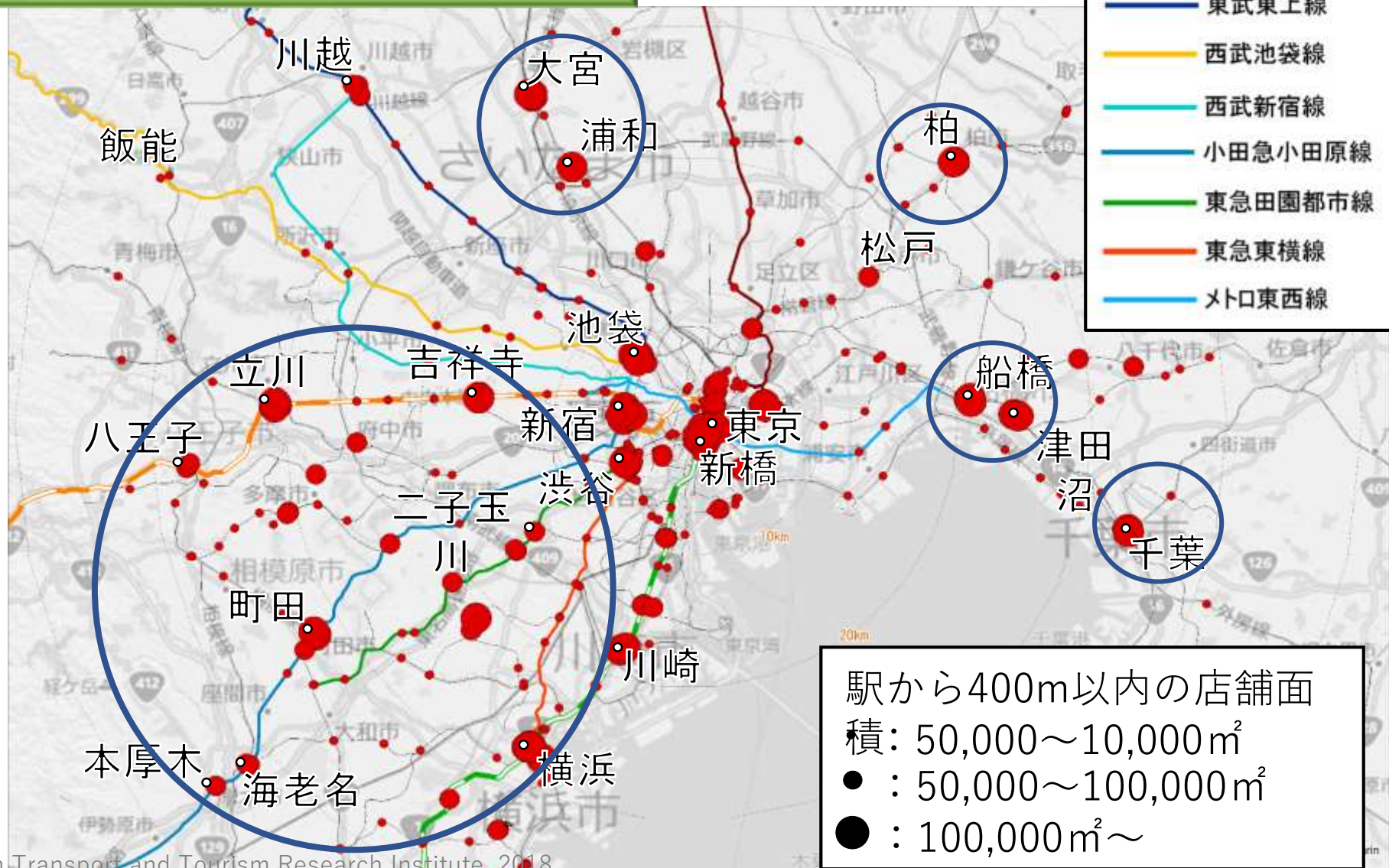




# 3-3-3 駅周辺の商業施設の立地分析

## ① 駅別商業集積の規模

2014年4月

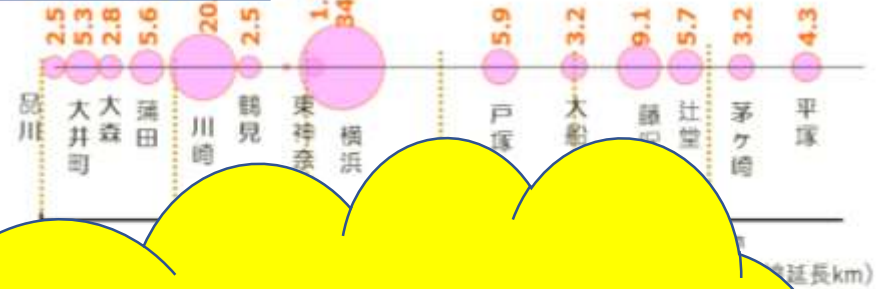


駅から400m以内の店舗面積: 50,000~10,000 m<sup>2</sup>  
● : 50,000~100,000 m<sup>2</sup>  
● : 100,000 m<sup>2</sup>~

## ② 商業集積の路線間比較

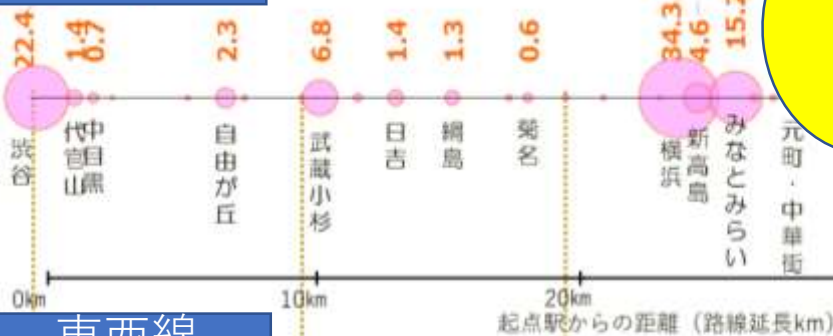
駅から**徒歩5分圏内**の大規模商業施設の延べ床面積を集計

### 東海道本線



駅周辺の計画的まちづくりを進めてきたかで差異が生じている？

### 東横線

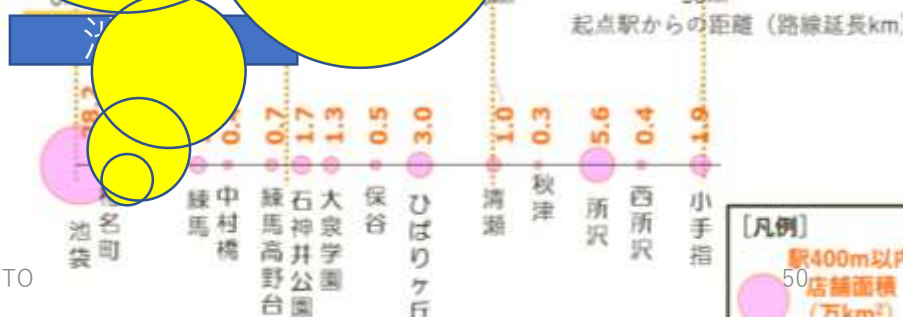


### 東西線



[凡例]  
駅400m以内  
店舗面積  
(万km<sup>2</sup>)

M.I.TO



[凡例]  
駅400m以内  
店舗面積  
(万km<sup>2</sup>)

50

# 3-4 沿線居住者の買物目的等の流動分析

## 3-4-1 買物目的等流動分析の方法

- 対象は沿線郊外の居住者
- すべての交通手段による自宅発の買物トリップを集計
- 目的地エリアは以下に分類  
当該路線郊外。当該路線都心。並行路線エリア①、②  
山手線内側エリア。環状路線エリア①、②、③

環状① 山手～武蔵野・南武  
環状② ①以遠～横浜・八高・川越・野田  
環状③ ②以遠

都心から20kmまで⇒「都心区間」

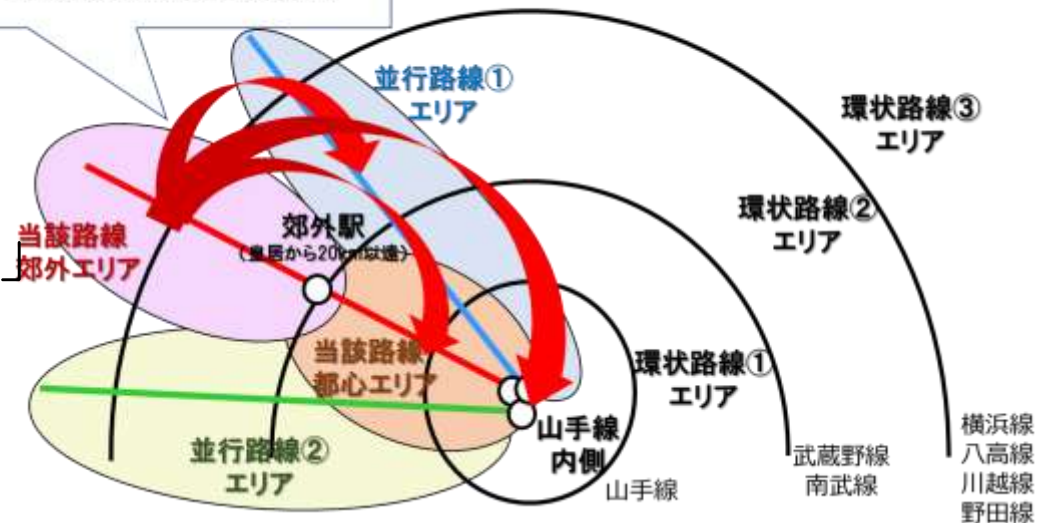
20kmから50kmまで⇒「郊外区間」

(例) JR東海道線

都心区間：東京～川崎

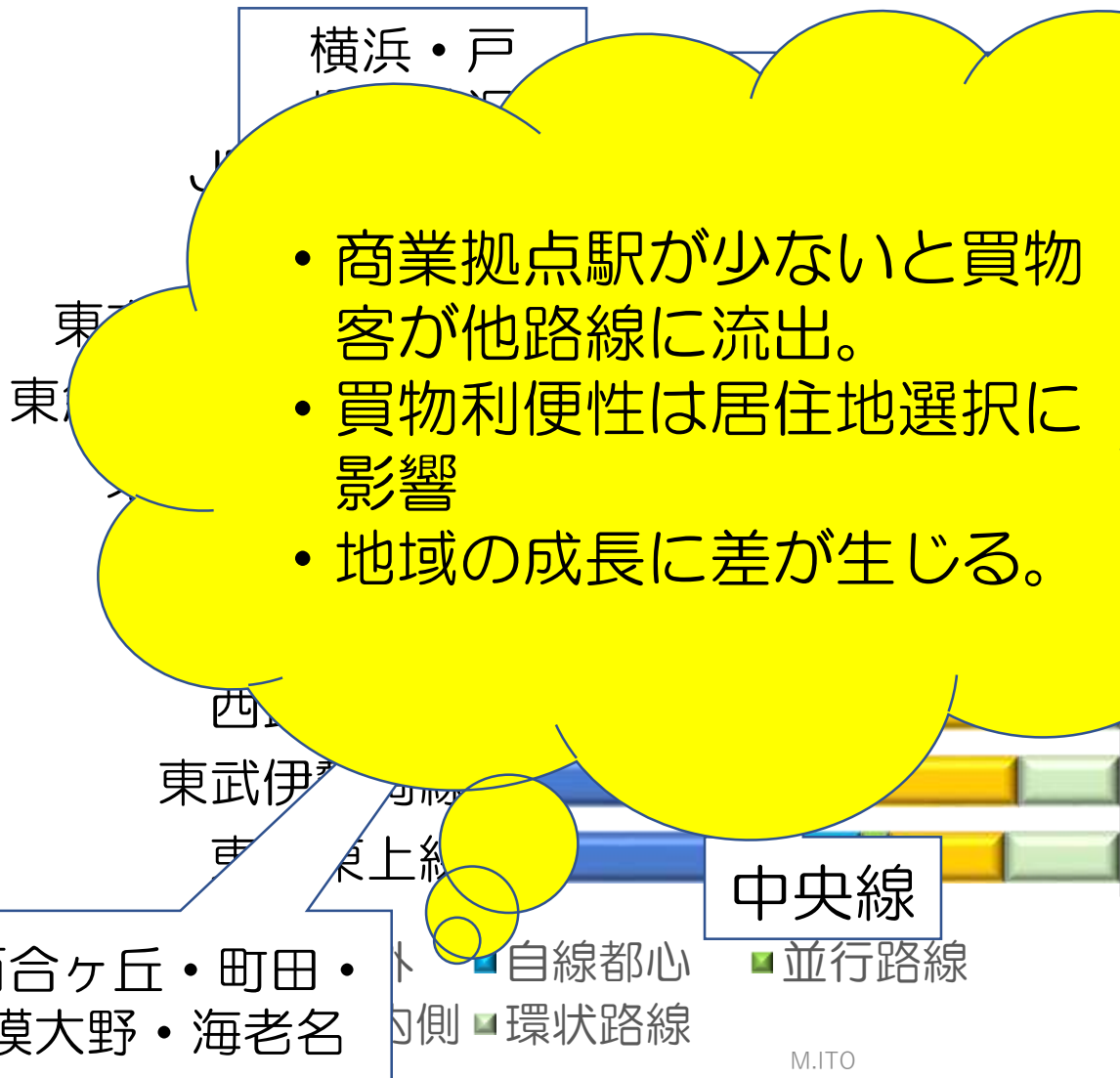
郊外区間：鶴見～平塚

当該路線郊外エリア居住者の買物・食事・娯楽目的移動



# 3-4-2 郊外部居住者の買い物目的地選択

【鉄道利用】：商業集積の大きい駅を多く有する路線では自線が多い。  
 ：新宿線、田園都市線では並行路線を選択する割合が高い。



・商業拠点駅が少ないと買物客が他路線に流出。  
 ・買物利便性は居住地選択に影響  
 ・地域の成長に差が生じる。

商業拠点数 ( ) は 郊外駅	買い物トリップ数 (千)
6	106
5	68
4	59
3	40
2	60
1(5)	73
2(1)	49
3(2)	59
1(0)	31
2(1)	39

# 3-5 まとめ

## 法令分析

- 厳格な出店規制⇒規制緩和⇒再規制

## 立地分析

- 法令の変遷に沿い立地動向が変化
- 規制緩和、モータリゼーションの進展などによりロードサイドの大型店舗は急増
- 近年は大規模店舗の郊外立地が減少
- 路線ごとに駅周辺の商業集積、商業拠点駅数に差がある。

## 買物客流動分析

- 郊外部に拠点駅が多い路線では、買物はそれらの駅で可能。少ない場合は都心駅、もしくは並行路線駅に向かう。
- 商業拠点駅が多い路線は、鉄道利用の買物客が多い。



路線の利用者増、沿線価値向上を図るうえで駅周辺地区への商業施設立地は重要。これに向けた、鉄道事業者、自治体、店舗事業者など関係者の連携による計画的なまちづくりが課題である。

# 4 大学



慶應大学（日吉）



芝浦工大（豊洲）

# 4-1 調査研究の目的と構成

## 4-1-1 目的

- 大学は様々な効果を発生するので、郊外地域で大学と関係者が連携し様々な取り組みを行うことが必要

地域	経済的	需要の発生（学生・教職員の消費、設備の維持管理）。関連企業・商業が集積。自治体の税収増。
	社会的	文教地区のイメージ（良好、健全、文化的）で沿線価値が向上。卒業生が同じ路線内に定着。大学の研究蓄積が地域の課題を解決。
鉄道事業者	経済的	通学・通勤による安定した輸送需要の確保。逆輸送による輸送効率の向上。沿線価値向上による利用者増。
	社会的	路線・企業のイメージ向上。

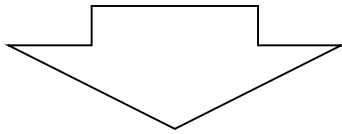
- 沿線価値向上のため自治体・開発者等が大学を誘致。
- 高度成長期に、郊外立地が進み、近年は都心回帰

郊外部の大学立地・撤退状況を把握し、それが鉄道利用に与える影響を分析。

## 4-1-2 構成

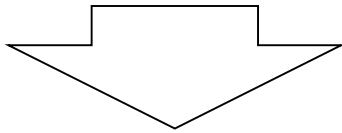
### 1 社会情勢・法制度の変化

- 大学立地に影響を及ぼす社会情勢、法制度の変遷



### 2 大学の地域分布と路線間の比較

- 東京圏の大学キャンパス数の推移
- 年代別の地域分布
- 社会情勢、法制度との関連性



### 3 大学が鉄道に与える影響の路線間比較

- 学生数と最寄り駅の通学目的降車人員の関係を分析
- 逆輸送（※）の状況を把握

（※）路線における都心部から郊外部への輸送



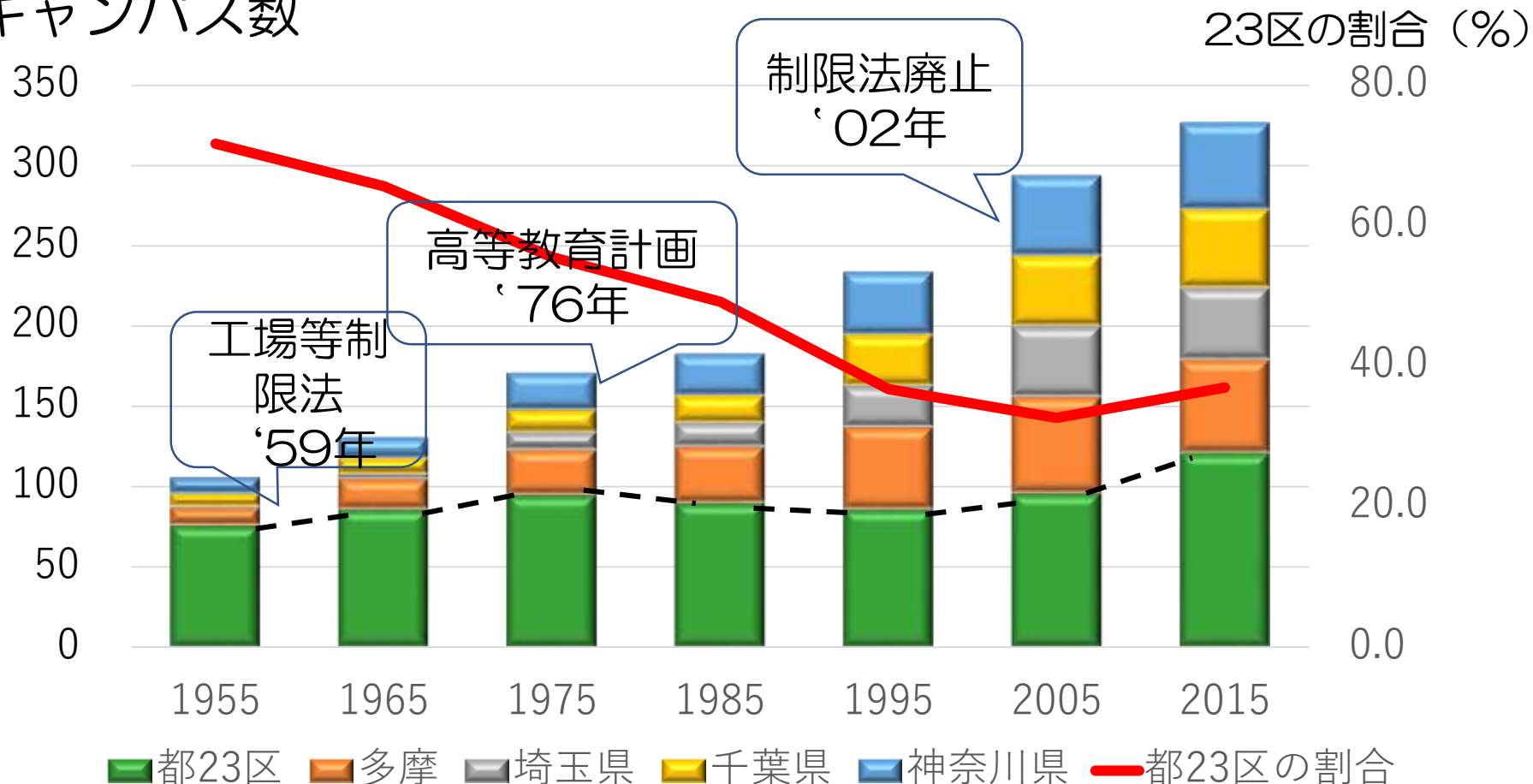
# 4-2 大学立地に影響を及ぼした 社会経済情勢、法制度

年代	社会情勢	法制度	立地動向
戦後～ ‘70年代	【高度成長期】 都心への人口、諸機能の集中で生活環境や交通状況が悪化	「工場等制限法」(‘59) 「私立学校助成振興法」(‘75) 「高等教育計画」(‘76)	都心の大学 キャンパスが 郊外に移転
‘80年代	【バブル経済期】	「公私協力方式」による地方への 大学の 신설・移転の推奨	郊外への移転 に拍車
‘90年代 以降	【バブル崩壊後】 都心の地価の下落や 空洞化	「工場等制限法」が撤廃(‘02)	キャンパスが 都心回帰
現在	【地方創生】 少子高齢化の進展、 東京圏へ過度の人口 集中	「まち・ひと・しごと創生法」 (‘14) 23区の大学の定員増を’暫く認めない 法案が閣議決定(‘18)	都心回帰が継 続。今後は、 都心回帰が抑 制される可能 性？

# 4-3 地域別の大学キャンパス数の推移

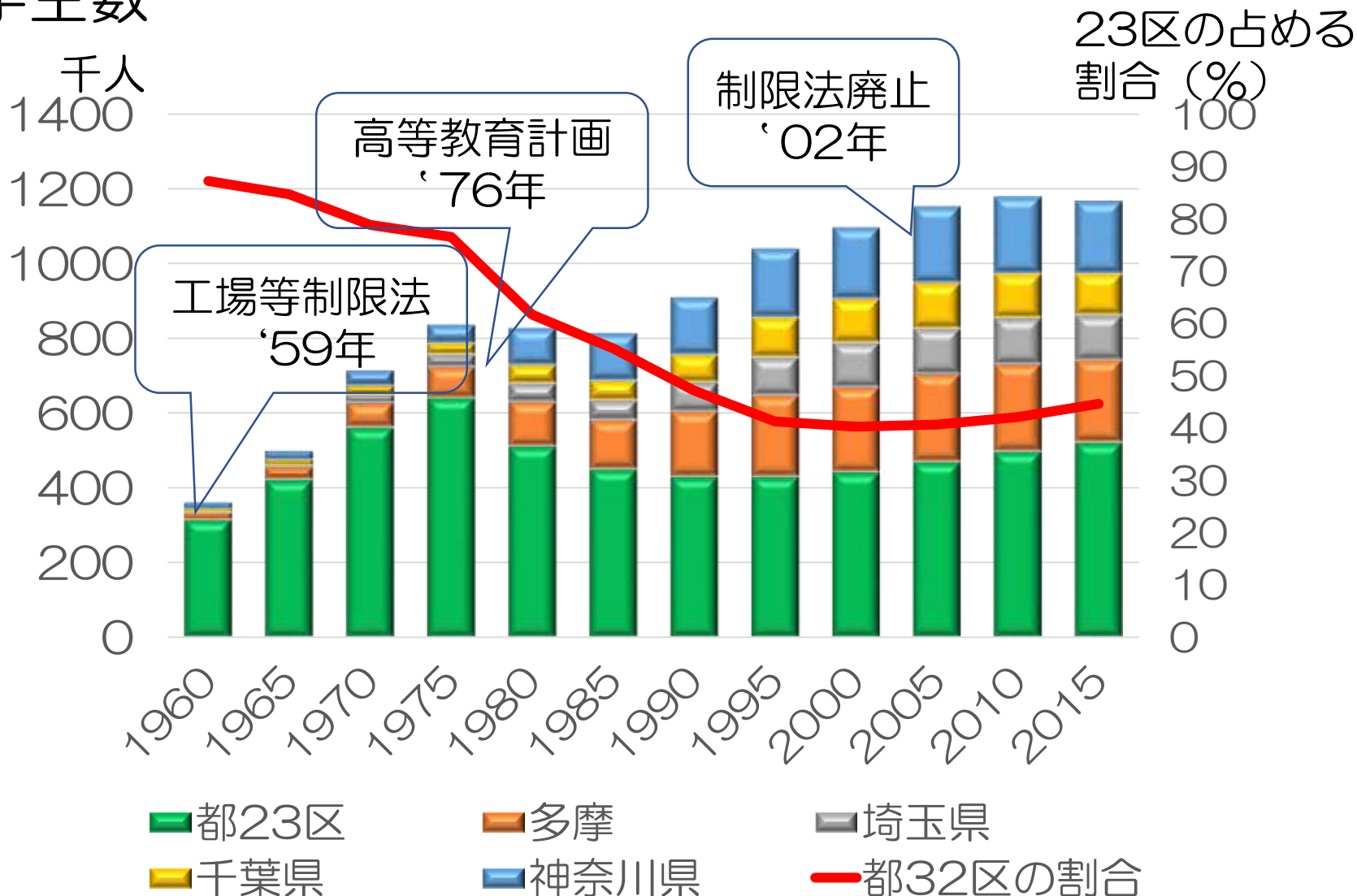
## 4-3-1 東京圏都県別の推移

キャンパス数



- 東京圏の大学キャンパス数は一貫して増加傾向
- 23区は制限法制定や文教政策により'75年以降減少したが、制限法廃止により再び増加。23区の割合は近年まで一貫して減少。

# 学生数



- 東京圏全体では'75年迄増加、その後減少に転じ'95年から再び増加。
- 23区の割合は一貫して減少傾向。'05年から微増に転じた。

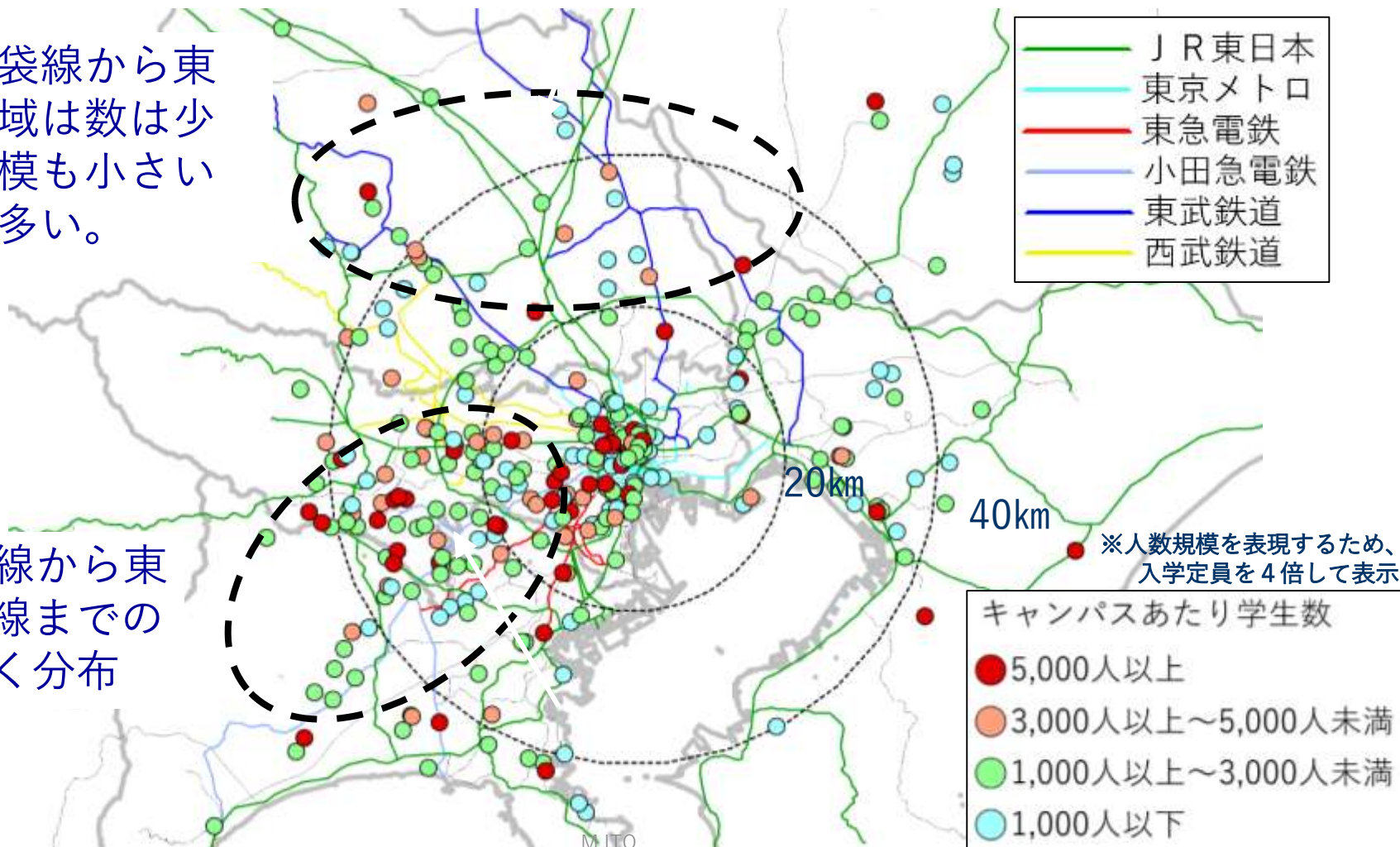
# 4-3-2 大学キャンパスの地域分布と路線間比較

2005年

- 都心集中抑制、新設に関する面積基準などもあり、用地の確保しやすい郊外部での立地が進んだ。

西武池袋線から東側の地域は数は少なく規模も小さい大学が多い。

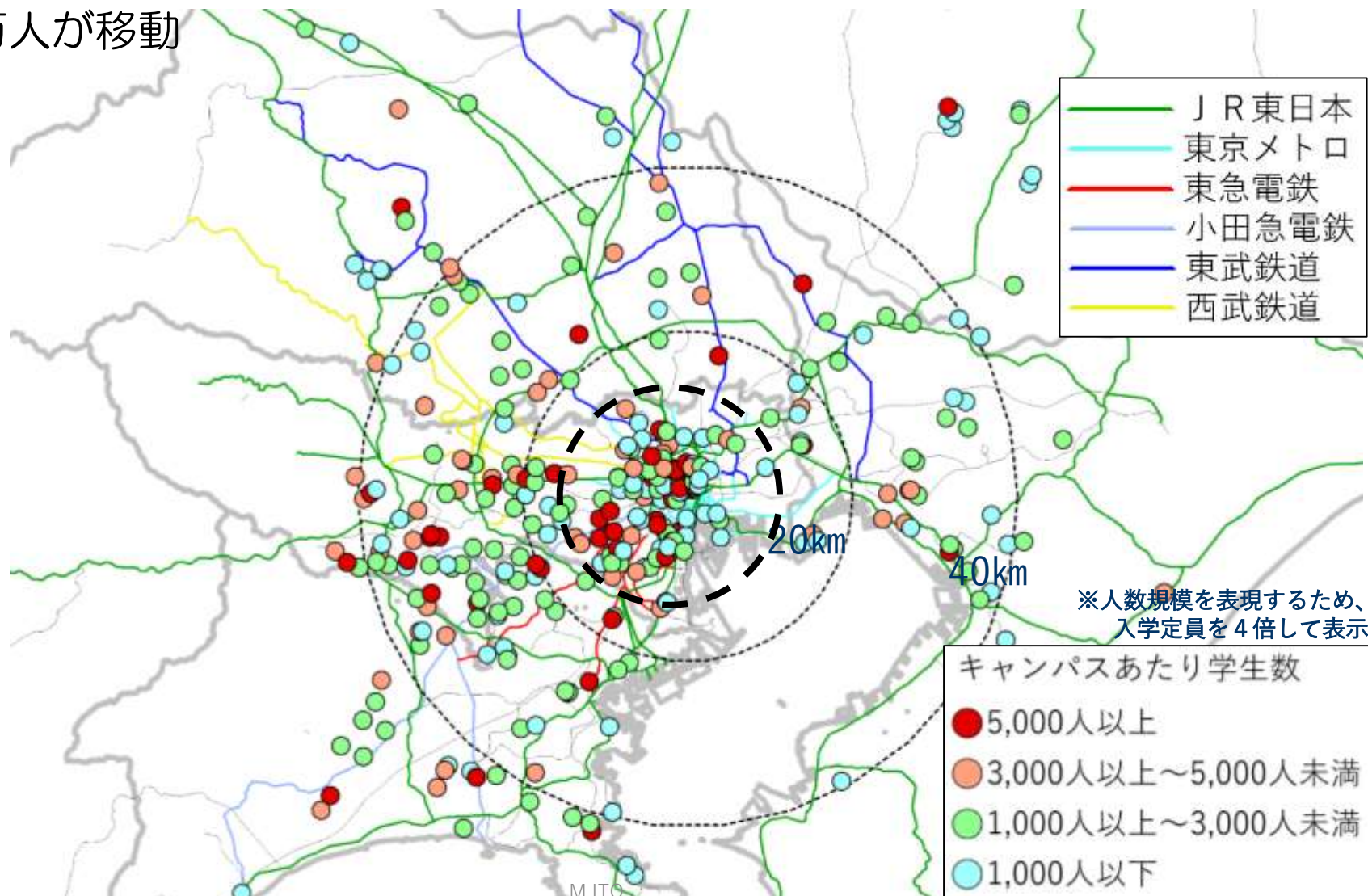
JR中央線から東横線沿線までの間に多く分布



M.I.TO

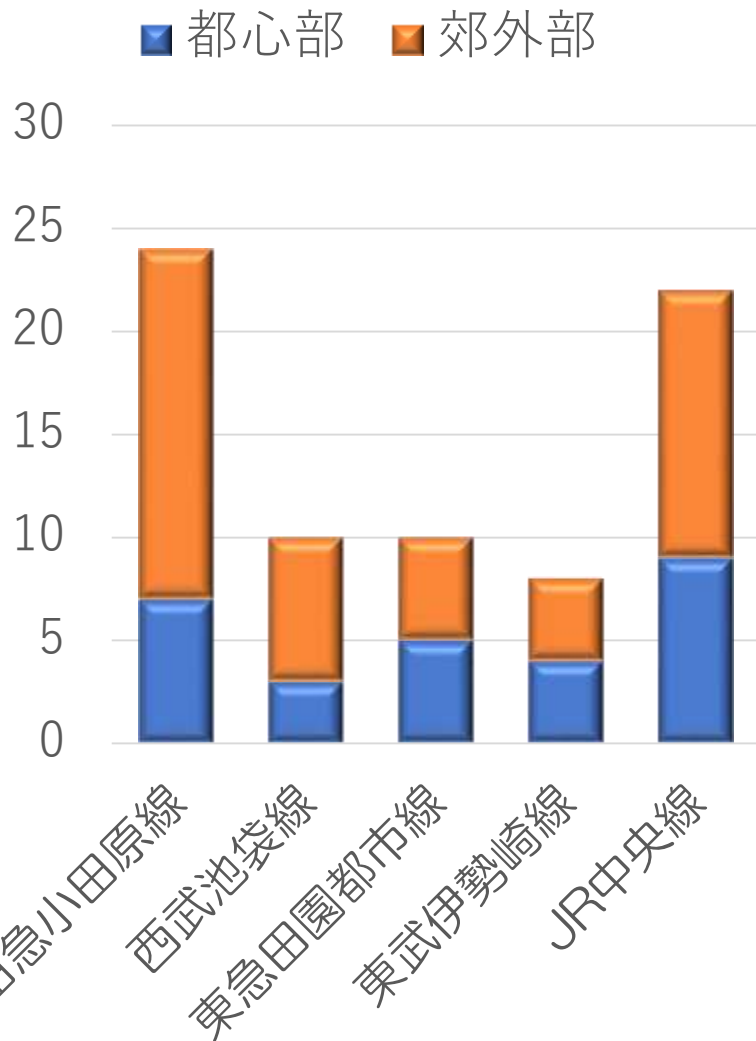
# 2015年

- 規制緩和と人口減少が予想される中、学生確保のため都心への移転が進展
- ‘05年から’ 15年にかけて、郊外から都心に21か所が移転し、大学生約9.6万人が移動



# 大学キャンパス数と学生数の路線間比較（2010年）

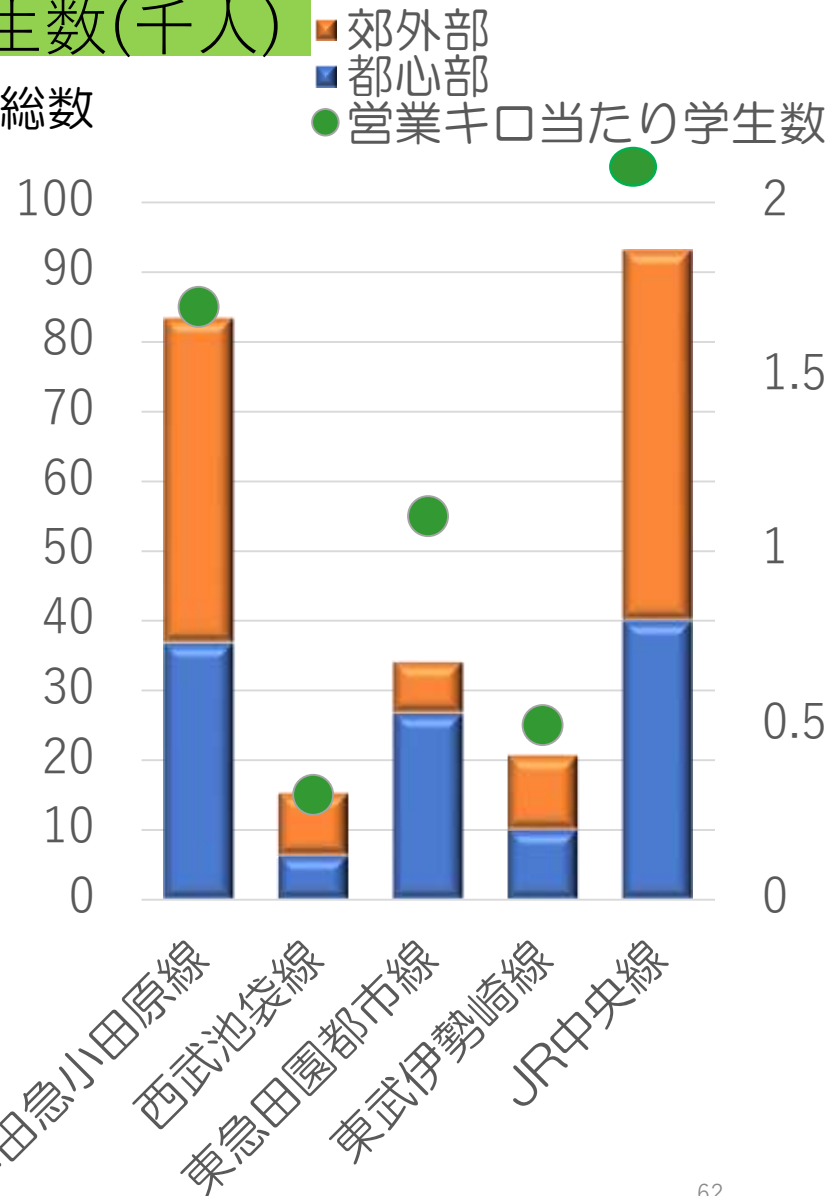
## 大学キャンパス数



(注) 中央線は新宿以遠

## 学生数(千人)

総数

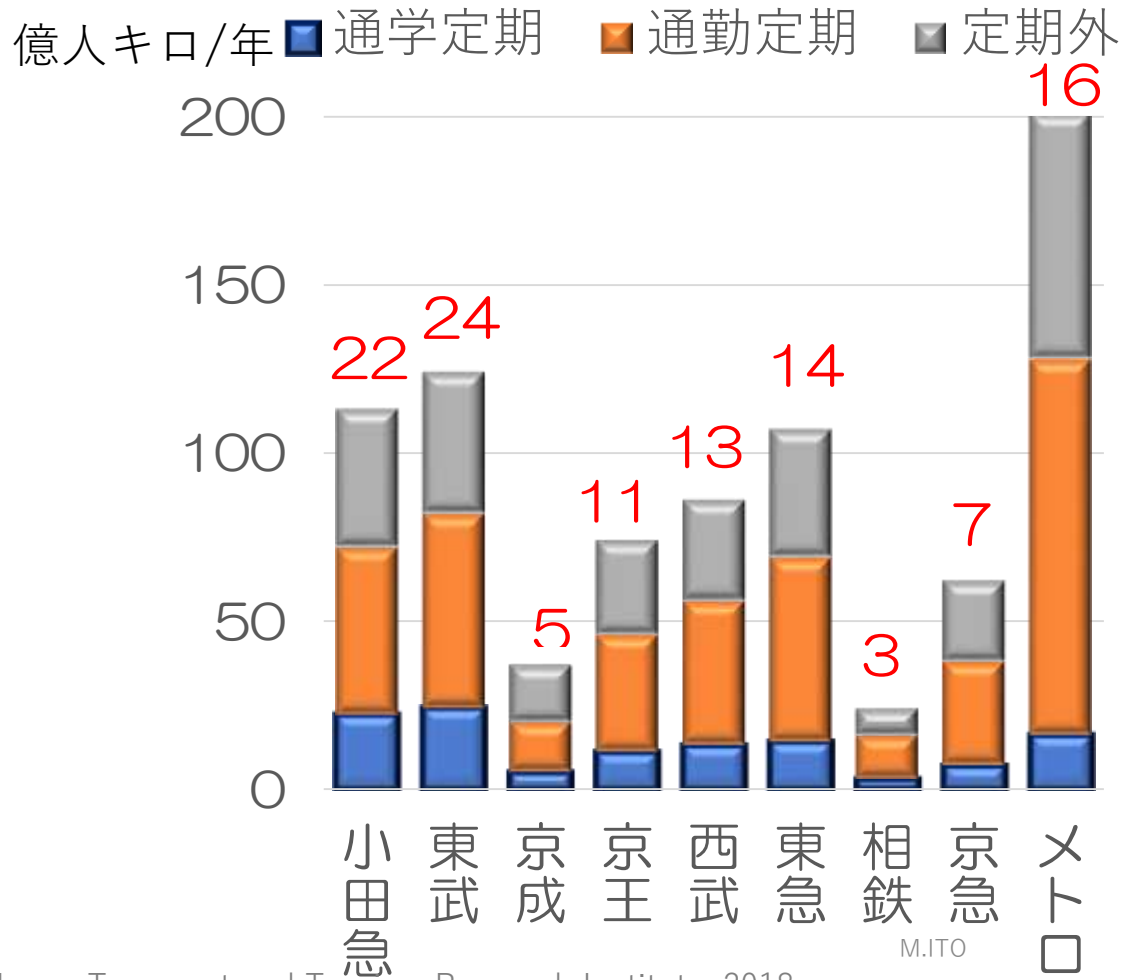


M.I.TO

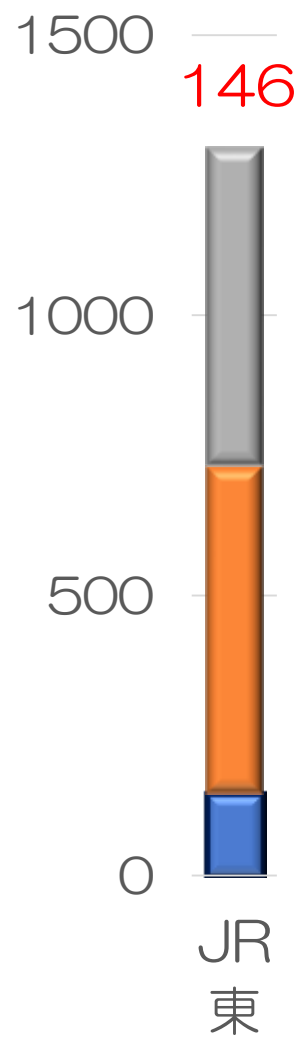
# 4-4 大学が鉄道に与える影響の路線間の比較

## 4-4-1 通学輸送の概要

### 券種別輸送量 (2014年度)



(数値は通学定期)



※JR東日本は東京圏だけではなく、管轄範囲全体での値である

## 4-4-2 駅別の大学・学生数と通学目的降車人員

### <対象路線>

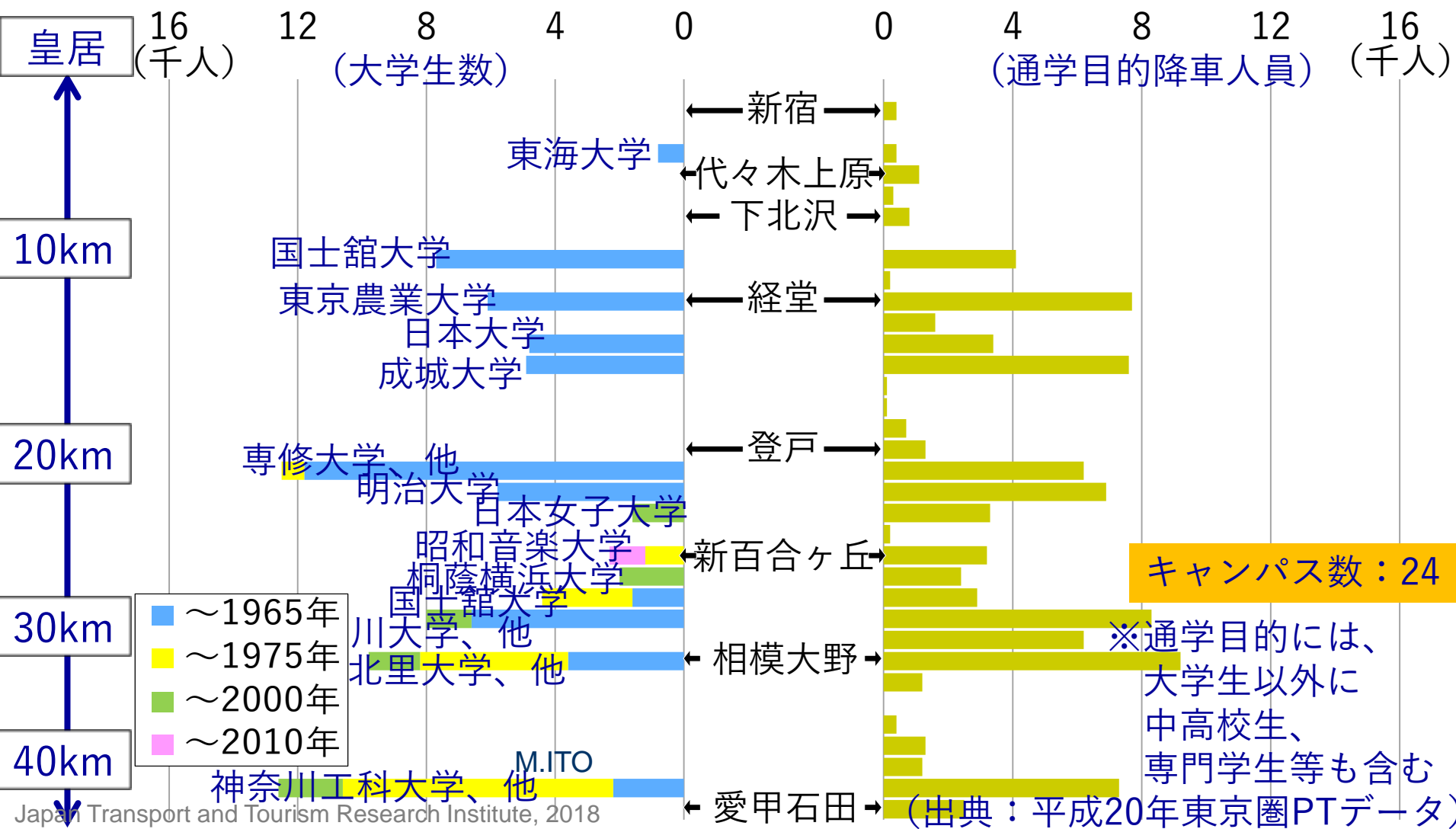
- 都心から放射状に伸びる路線から、以下の5路線を対象とする。

路線名	分析対象区間	対象営業キロ □
小田急小田原線	新宿～愛甲石田	48.5km
西武池袋線	池袋～東飯能	44.5km
東急田園都市線	渋谷～中央林間	31.5km
東武伊勢崎線	浅草～東武動物公園	41.0km
JR中央線	新宿～高尾	42.8km



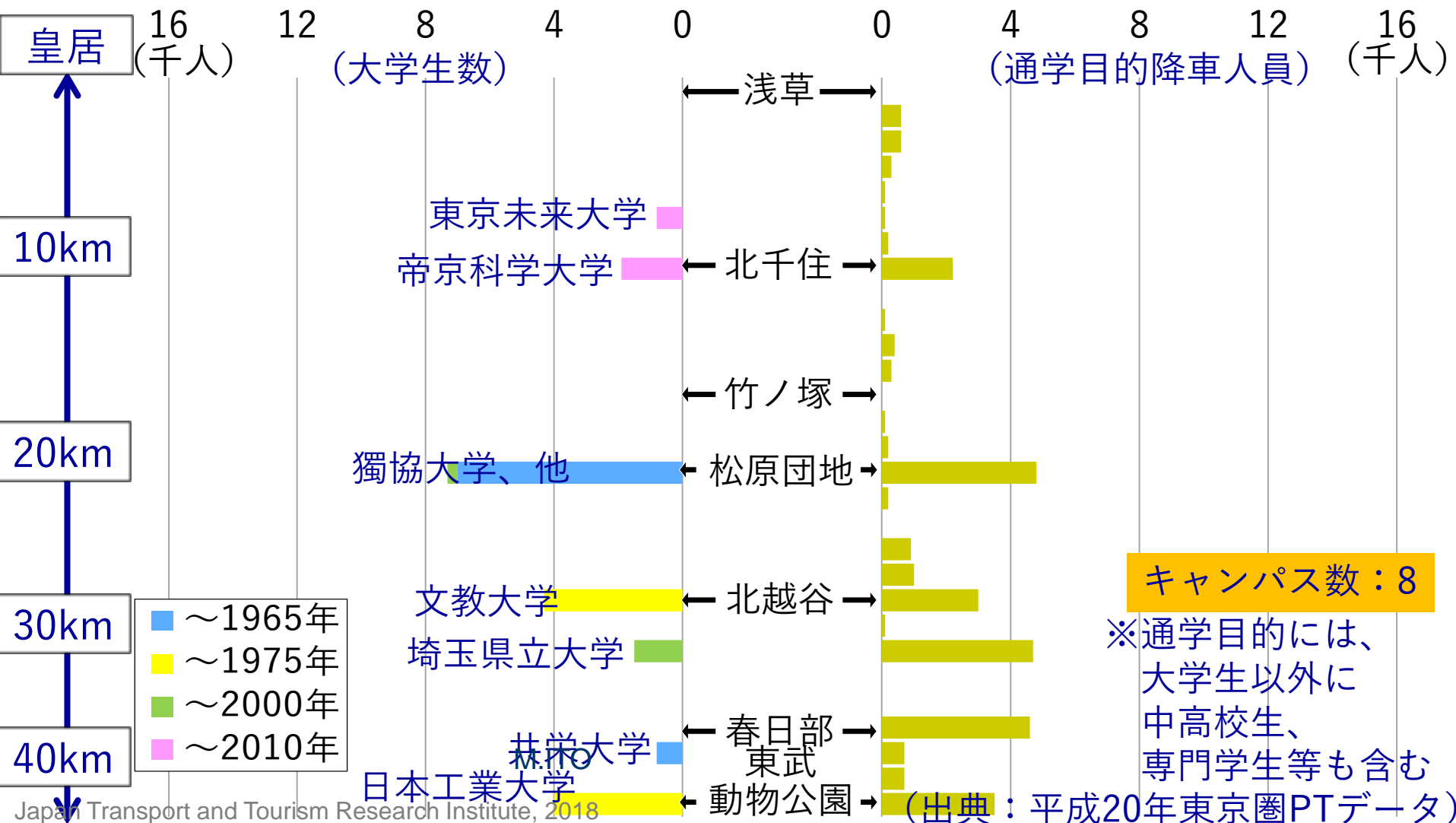
# 小田急小田原線（新宿～愛甲石田）

- 成城大学、玉川大学、専修大、東京農大など、古くから多くの大学が立地
- 1965年以降、郊外部（生田以遠）における立地が多い
- 大学生数と通学目的降車人員は概ね比例関係にある。



# 東武伊勢崎線（浅草～東武動物公園）

- ・ '65年以前は獨協、共栄大学のみ。その後、文教、日本工業大学が立地
- ・ '10年以降に都心近くに東京未来、帝京科学大学が立地。大学学生数共に少ない。それに対応し通学目的降車人員も少ない。



## 4-4-3 逆輸送による輸送の効率化

ピーク時間帯の都心方向の需要に見合う輸送能力を提供すると、郊外方向、オフピークには能力が余り、効率が下がる。（空いている。車両基地にいる）

➡ 不利用能力の存在

ピーク時間帯に、都心ターミナルで折返す車両の輸送量（逆輸送）が多いと、効率が上がる。

<分析に用いたデータ>

- 平成27年大都市交通センサスの以下のサンプルを集計
- 通学目的 ∧ 年齢18~24歳 ∧ 降車時刻午前中（始発~11:59）



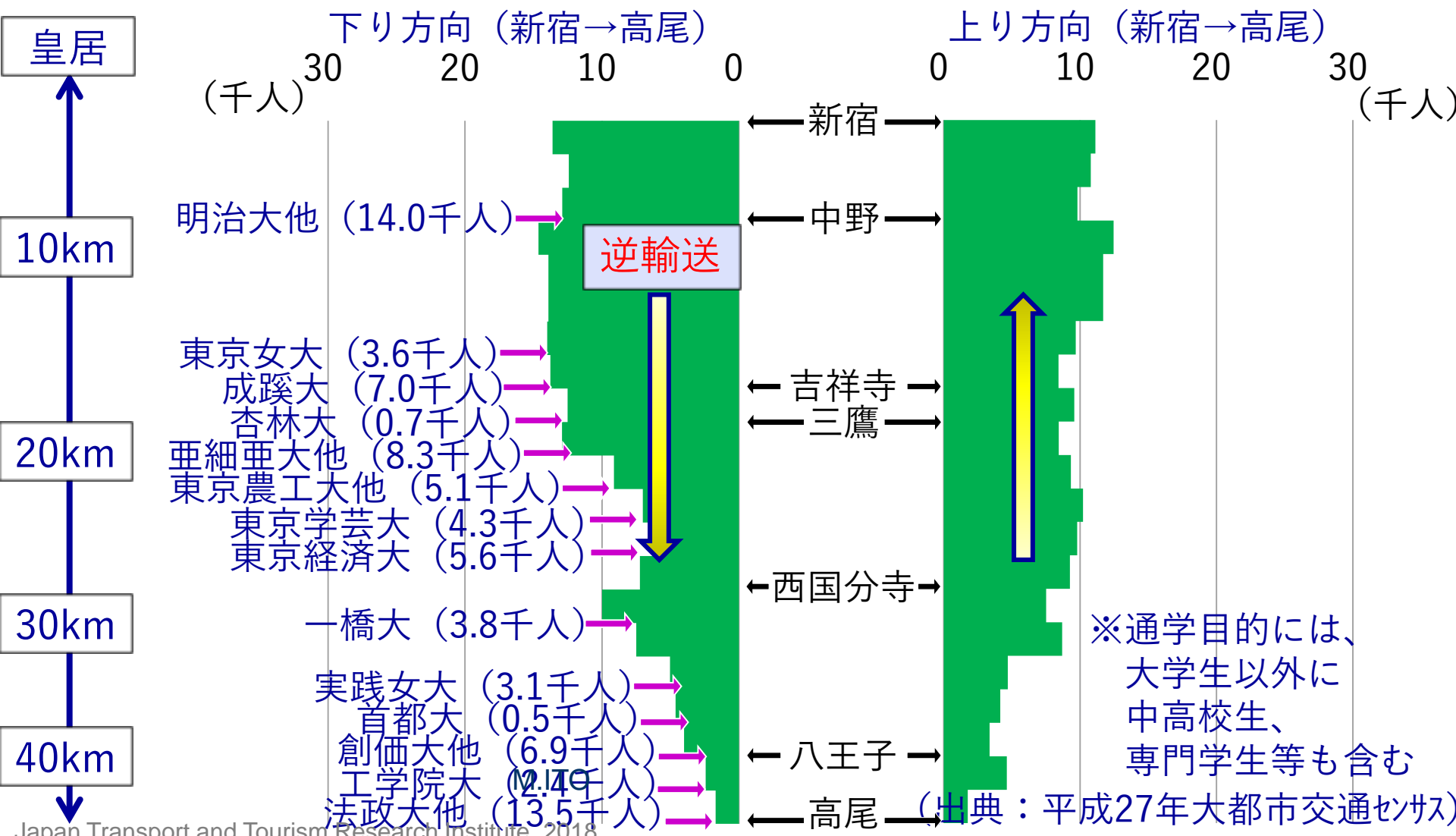
小田急小田原線（下北沢 8:30頃）



西武池袋線（池袋 8:30頃）

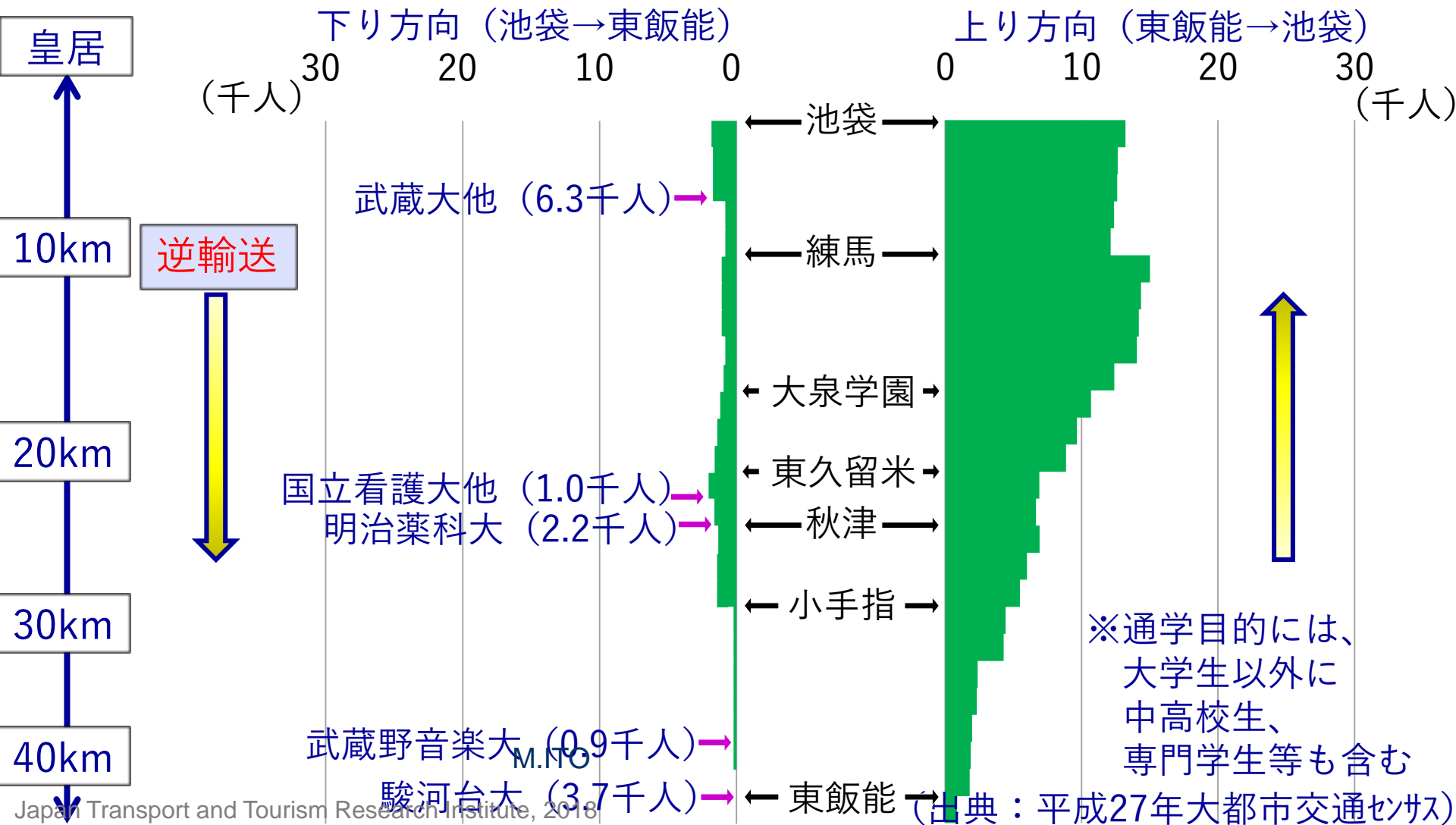
# JR中央線の通学目的駅間断面交通量

- 万遍なく大学が分布⇒上り方向よりも下り方向（逆輸送）が多い
- 国立以遠では、逆輸送が少ない⇒京王線と競合し利用者が分散

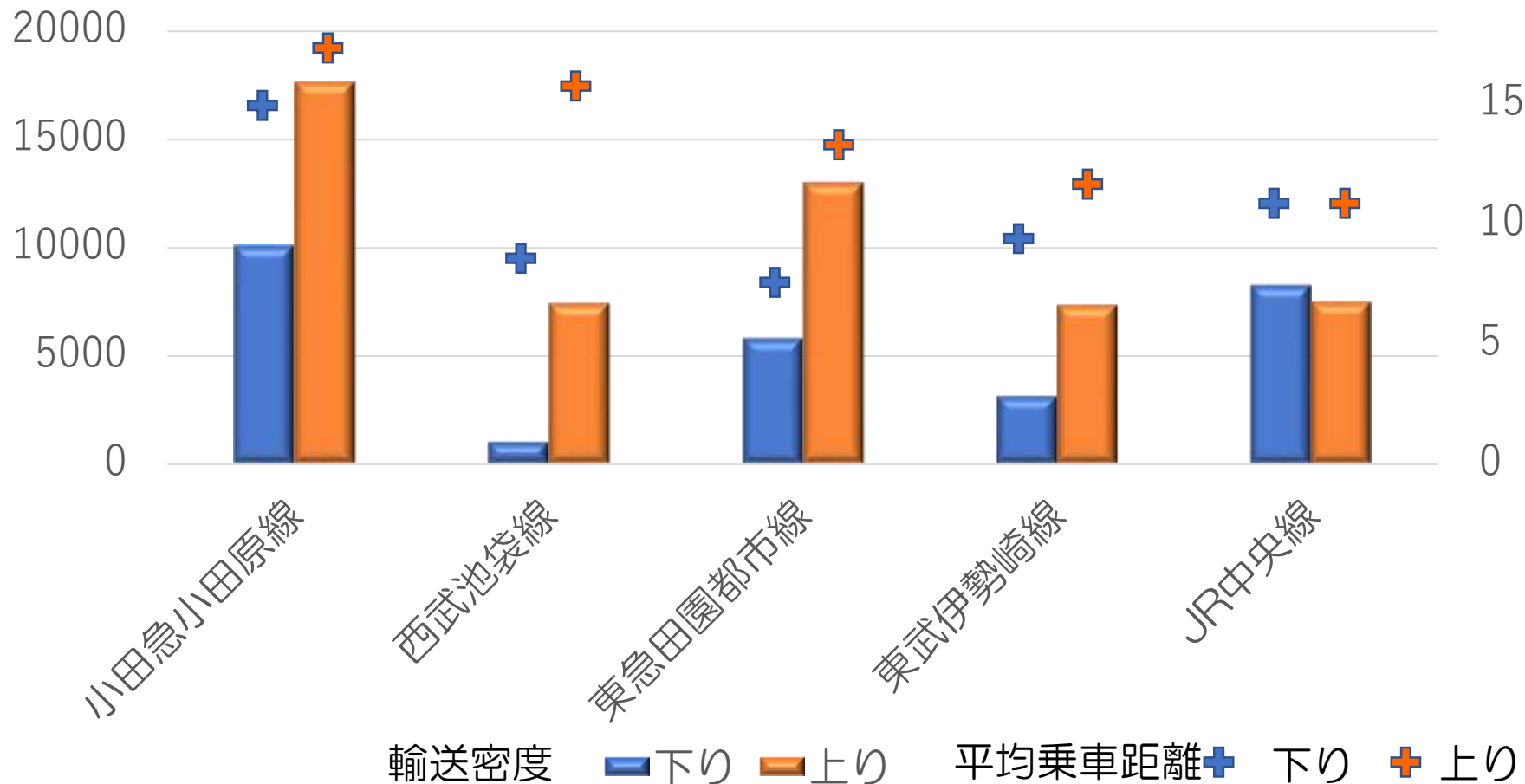


# 西武池袋線

- 上り方向と比べ下り方向（逆輸送）が極端に少ない = 大学が少ない
- 中央線沿線の大学は、逆輸送という形態で鉄道に大きな影響を及ぼしているのに対し、池袋線では影響が小さい。



# 通学客の輸送密度と平均乗車距離



・平成27年大都市交通センサス。通学目的かつ年齢が18歳から24歳かつ降車時間が午前中（始発～11:59）であるサンプルを集計

## 得られた知見

- 大学キャンパスは、都心部への集中抑制、地域の価値向上、設置基準の強化等により郊外に広く分布してきた。
- JR中央線沿線から東急東横線沿線までの地域で多く、西武池袋線から東側の地域では少ない。また、近年では都心回帰傾向にある。
- 大学生数の多い駅では、その駅を目的とする通学利用降車人員が多い。また、郊外に大学の多い路線は、逆輸送が多い。
- 大学が沿線に数多く立地する路線は、鉄道事業者の安定収入の確保が可能であり、また逆輸送による輸送効率が高い。



- 人口減少が予想される中、キャンパスの都心移転が進展することで、地域、鉄道事業者享受している大学の効果が失われる可能性がある。
- 地域・鉄道事業者・大学が連携し、大学が存在することの効果を実在化させるために必要な取り組みを実施することが今後の課題

# 5 大規模施設全体のまとめ

- 大規模施設の立地動向は、その年代の社会経済情勢とそこから発生する課題解決のための法制度により変化してきた。  
住宅公団、工場等立地制限法、大店立地法 etc.
- 大規模施設の立地、撤退、再整備は鉄道需要に直接的に大きな影響を及ぼすとともに、地域の活性化を通じて間接的にも大きな影響を及ぼしている可能性がある。
- 今後、自治体、鉄道事業者、都市開発事業者等が関係と連携して郊外部の地域の活性化と鉄道事業の持続性の確保に向けた取り組みを行って行くことが必要



ご清聴ありがとうございました